

# ligablade



Driemaandelijks tijdschrift van de  
**liga van vlaamse zweefvliegclubs**  
vereniging zonder winstoogmerk

18de jaargang - nummer 71  
juli - augustus - september 1997

verantw. uitg.: S. Vander Veken,  
Baarle-Frankrijkstraat 24,  
9830 St-Martens-Latem

kantoor van afgifte Gent X

# ligablad

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk

Erkend door de Gemeenschapsminister van Cultuur  
BLOSO-erkenningsnummer 08.01



## Abonnementen:

Voor leden inclusief jaarbijdrage,  
niet-leden nemen contact op met het secretariaat.

## Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

## Secretariaat:

Termikkelaan 9  
2530 Boechout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: lvzc@snv.be  
internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

## Betalingen:

Op bankrekeningnummer  
068-2033341-54 ten name van v.z.w.  
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

## Redactieteam:

Ary CELEN  
tel.: 00 31 (40) 251 24 84  
fax: 00 31 (35) 525 95 05  
Peter MULLAERT  
tel.: (09) 221 31 57

## Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Stéphane Vander Veken  
Baarle-Frankrijkstraat 24,  
9830 St.-Martens-Latem  
tel./fax: (09) 282 41 53 *[fax manueel]*  
e-mail: [s.vander.veken@mercator-hs.be](mailto:s.vander.veken@mercator-hs.be)

kantoor van afgifte Gent X

18de jaargang - nummer 71  
juli - augustus - september 1997

## INHOUD

Redactioneel	2
Correspondentie met de Ligabladredactie	3
Fotowedstrijd zweefvliegen	4
Verslag vergadering vliegveiligheid	5
Overlandvliegen voor iedereen (1)	8
FAI nieuws	11
GNSS update	11
Zweefvliegtuignieuws	13
Het hoekje van de boekenvreter	15
Clubnieuws	18
Wedstrijdnieuws	23
Sportcommissie	32
Mededelingen en service	36

## Ran dit nummer werkten verder mee:

M. Aerts - L. Lammerant - I. Lens -  
W. Reynders - T. Stockmans - R. Van Camp

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen.  
Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.

Teksten en foto's voor volgend nummer worden  
verwacht **vóór 20 november 1997** op het redactieadres.

Foto cover: Rony Van Camp (K.A.Z.M.) op DG-300 boven  
Oostmalle (foto Kris Van Dam)

---

# REDACTIONEEL

---

Het seizoen 1997 neigt ten einde, en voor velen zal het eerder als een rampjaar in herinnering blijven. Ondanks enkele (zeer) mooie vliegdagen zijn vele zweefactiviteiten in het water gevallen, zowel letterlijk als figuurlijk. En het was niet alleen bij ons, nee, vele zweefvliegparadijzen in het buitenland werden ook geteisterd. Overstromingen in Centraal Europa, sneeuw in Midden-Spanje... de zomermaanden brachten weinig goeds.

En dan was er de fameuze vliegcrash in Oostende! Plots wist de pers weer dat de luchtvaart bestond. En maar de crash steeds weer herhalen, tot het ziekelijke toe. Van objectiviteit was weinig te merken: de meeste kranten slaagden er niet eens in het vliegtuigtype correct te vermelden. Over de piloot gingen de wildste geruchten, en een legertje "experts" moesten natuurlijk op het televisiescherm verklaringen afleggen, waarvan de gegrondheid op zijn minst twijfelachtig was: naijver tussen organisatoren van vliegshows, tussen piloten, verdediging van de belangen van constructeur en importeur, enz.

Voor de luchtvaart in het algemeen en voor de luchtsporten in het bijzonder was het in ieder geval bijzonder negatief. En dan kwam als klap op de vuurpijl nog de beslissing van de minister van Landsverdediging om tot nader order vliegshows op militaire terreinen te verbieden. Voor een aantal verenigingen een zware klap, na vele maanden voorbereiding. Typisch voorbeeld van de paraplutactiek. Hoe spectaculair dit ongeval ook was, moet men toch even bedenken dat het dodenaantal pakweg overeenkomt met wat er elk weekend aan verkeersslachtoffers op de weg valt.

Om op een iets optimistischer noot te eindigen: als jullie dit lezen, zullen de Eerste Wereld Luchtvaartspelen in Turkije afgesloten zijn. Als alles volgens plan verloopt, zal Eurosport 16 uur zendtijd gewijd hebben aan de diverse luchtsporttakken. Hopelijk heeft ook zweefvliegen een beetje van de koek mogen delen, en waken deze uitzendingen interesse in het brede publiek. Dan zou 1997 toch nog positief kunnen eindigen.

Stéphane

## **SECRETARIAAT L.V.Z.C.**

**TERMIKELAAN 9 • 2530 BOECHOUT**

**TEL.: (03) 454 33 34 • FAX: (03) 454 33 88**

**e-mail: [lvzc@snv.be](mailto:lvzc@snv.be)**

**internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>**

---

# CORRESPONDENTIE MET DE LIGABLADREDACTIE

---

De redactie beschikt nu ook over een fax, op hetzelfde nummer als de telefoon. Om praktische redenen (andere toestellen op de lijn) kan de fax echter niet permanent aangesloten zijn. Wens je een bericht door te faxen, dan moet je toch eerst even bellen; de fax wordt dan aangesloten.

## BIJDRAGEN TOT HET LIGABLAD

Alle bijdragen moeten de redactie bereiken ten laatste de 20ste van de maand voor de maand waar het blad verschijnt. Dit betekent dus: 20 februari, mei, augustus of november. Een paar dagen later is alles verwerkt en bij de drukker afgegeven. Latere inzendingen worden naar het volgende nummer verschoven. Indien je een evenement wenst te melden (wedstrijd, stages, opendeurdag,...), hou dan a.u.b. met onze termijnen rekening!

Elke bijdrage is welkom. Dit betekent echter niet dat we ook alles kunnen publiceren, want af en toe hebben we met plaatsgebrek te kampen. Meestal wordt je bijdrage dan in een volgend nummer gepubliceerd, tenzij ze niet meer actueel is. Foto's op gewoon formaat (10 x 15 of gelijkaardig) worden slechts teruggestuurd indien dit nadrukkelijk gevraagd werd. Foto's op groot formaat worden best via het Ligasecretariaat door je clubverantwoordelijke bezorgd en kan je ook zo recupereren. Wij kunnen echter nooit garantie bieden tegen verlies of beschadiging.

## COMPUTERHOEKJE

Vooraf voor langere artikels is het interessant om de tekst op diskette te krijgen. Om alle com-

patibiliteitsproblemen te vermijden is het wenselijk de tekst als ASCII-bestand (DOS-tekst) te bewaren, de lay-out moet toch worden aangepast. Veiligheidshalve kan je best een print-out toevoegen. De diskette wordt je na verwerking teruggestuurd, tenzij je daar zelf uitdrukkelijk afstand van doet.

Je kan nu ook de redactie bereiken via E-mail. Het adres is: [s.vander.veken@mercator-hs.be](mailto:s.vander.veken@mercator-hs.be). Daar de brievenbus niet elke dag geleegd wordt, is dit echter niet noodzakelijk de snelste manier! Het kan je wel het opsturen van een diskette besparen om een tekstbestand door te geven, maar verwittig dan liefst per telefoon.

## WAT STUUR JE NAAR DE REDACTIE?

De redactie houdt zich alleen met de inhoud en de productie van het Ligablad bezig (inclusief verzending, maar de adreslabels komen van het secretariaat). Stuur dus enkel artikels rechtstreeks naar de redactie. Voor abonnementen, adreswijzigingen, bestellingen van boeken, plaatsen van advertenties of zoekertjes e.d., kortom alles wat niet direct de artikels aanbelangt, is men dus op het secretariaat aangewezen!

Nog even het nieuwe adres van het secretariaat herhalen:

Secretariaat L.V.Z.C.  
Termikkelaan 9  
2530 Boechout  
tel. (03)454 33 34  
fax (03)45433 88  
e-mail [lvzc@snv.be](mailto:lvzc@snv.be)

internet homepage: <http://www.snv.be/lvzc>

Stéphane

---

## VERKRIJGBAAR OP HET SECRETARIAAT:

KNVvL-publicaties:

Theorie van het zweefvliegen . . . . .	725,- BEF	(825,- toegezonden)
Praktijk van het zweefvliegen . . . . .	780,- BEF	(880,- toegezonden)
Elementaire vliegopleiding . . . . .	200,- BEF	(250,- toegezonden)
Veilig Zweefvliegen . . . . .	300,- BEF	(400,- toegezonden)
Individueel vliegboekje . . . . .	80,- BEF	(100,- toegezonden)
Zilveren-C-sticker . . . . .	30,- BEF	( 50,- toegezonden)
KBAC-Instructeursboekje . . . . .	Voortaan gratis	

Nieuwe L.V.Z.C.-folder, volledig in kleur, gratis verkrijgbaar voor Public Relations doeleinden

Programma voor afstandsberekening van GO, FAI en FAI Plus Charronproeven, uitgaande van de geïntegreerde GPS-coördinatenlijst (opgesteld in Excel 5.0) 270,- BEF

---

## FOTOWEDSTRIJD ZWEEFVLIEGEN

---

Tot 1 november kan je nog deelnemen aan de ondertussen traditioneel geworden fotowedstrijd van de Liga. Op die datum moeten alle foto's op het Ligasecretariaat (niet bij de Ligablad-redactie!) bezorgd zijn. Alle LVZC-leden mogen hun kans wagen.

De foto's, met zweefvliegen als onderwerp, moeten aan de volgende criteria voldoen:

- goed technisch niveau, origineel, interessante compositie, sfeer;
- formaat: min. 18 x 24 cm, liefst glanzend; gelieve van dia's een afdruk te maken op dit formaat;
- de foto's mogen nooit eerder verschenen zijn;
- de negatieven moeten altijd opvraagbaar zijn voor publicatie en controle;
- voeg bij de foto's naam, adres, telefoonnummer en club (schrijf die niet rechtstreeks op de achterkant van de foto, vul liever een etiket in en kleef dit achteraan);
- voorzie ook elke foto van een titel of geef details over plaats en tijd van de opname, be-

trokken piloot, type toestel, enz. (zelfde procedure als hierboven);

- max. vijf foto's per deelnemer;
- er zal slechts één foto per deelnemer voor een prijs in aanmerking komen;
- iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn opnames.

Probeer de foto's op het secretariaat te laten afgeven door de ligaverantwoordelijke van je club, dat voorkomt mogelijke beschadigingen door de post.

Alle foto's zullen beoordeeld worden door een jury van vijf leden. De drie winnende foto's zullen door de Liga bekroond worden met respectievelijk 3 000 BEF, 2 000 BEF en 1 000 BEF.

We zullen ons best doen om alle inzendingen te tonen op het jaarlijkse symposium. De ingezonden afdrucken blijven het bezit van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, die er ook de publicatierechten van krijgt.

---

Door deelname aan deze wedstrijd verklaart de inzender zich akkoord met deze voorwaarden.

Veel succes!



LS-1 en Fournier motorzwever (foto Bart De Keersmaeker).

## VERSLAG VERGADERING Vliegveiligheid

### LE BOURGET, 17 APRIL 1997

Deze vergadering werd georganiseerd door het "Bureau Enquêtes Accidents" (BEA) van Frankrijk om de talrijke zweefvliegongevallen in Frankrijk (speciaal in de Alpen) te bespreken. Er waren deelnemers van Duitsland, Zwitserland, België, Nederland en de UK. Naast de leden van het BEA was Frankrijk vertegenwoordigd door instructeurs van St.-Auban, leden van de FFVV en de DAC (Direction Aviation Civile).

De vergadering begon met een overzicht en bespreking van de ongevallen in 1996. Voornaamste conclusies bij analyse van de statistische gegevens:

1. - de meeste ongevallen gebeuren bij start/landing;  
- de ergste ongevallen gebeuren in vlucht;
2. - de meeste ongevallen gebeuren bij private vliegers;
3. - in de Alpen gebeuren de meeste ongevallen met buitenlanders.

---

### *Oorzaken:*

- slechte vluchtvoorbereiding;
- te laat een beslissing nemen voor een buitenlandlanding;
- controleverlies in vlucht;
- pilotenfout.

Bij bespreking van de ongevallen toch enige opmerkingen:

- piloten wonen de briefing niet bij en missen zo informatie;
- het is duidelijk dat ook andere factoren dan bergvliegervaring een rol spelen. Sommige oorzaken kunnen evenzeer in vlak gebied voorkomen;
- de relatie vergunning - accident is niet steeds relevant;
- veel ongevallen gebeuren zonder dat men weet wat de intenties van de piloot waren;
- geen ervaring hebben is niet goed, maar anderzijds vliegen deze piloten voorzichtiger. Het is duidelijk dat nog andere factoren een rol spelen;
- veel ongelukken gebeurden met oudere mensen.

Nadien kreeg elk land de tijd om zijn mening te geven en eventuele preventieve maatregelen kenbaar te maken. Zelf kon ik een korte uiteenzetting houden over een model van ongevallenpreventie en bepaalde sturende variabelen.

### *Samenvatting van de opmerkingen*

- De regels van bergvliegen moeten aan elke piloot gegeven worden. Sommigen kennen ze niet;
- de eerste dag bij aankomst beter aan de grond blijven;
- de taal vormt een groot probleem. Zeker in noodsituaties is dikwijls geen communicatie mogelijk omwille van het niet begrijpen van elkaars taal;

- elke piloot info geven over buitenlandingsmogelijkheden via foto's, video;
- gebruik van een flash-light zou misschien niet slecht zijn om de zwevers beter zichtbaar te maken;
- elk toestel zou een EHBO-set en ELT (Emergency Locator Transmitter) aan boord moeten hebben;
- de briefing moet bijgewoond worden. Eventuele vertaling via een clublid;
- checkvluchten zijn erg belangrijk;
- alleen gaan is gevaarlijker dan in clubverband of in een georganiseerd centrum;
- men zou het aantal zwevers kunnen beperken!
- betere controle vooraf van de buitenlandse piloten door de vliegveldoverste is nodig. Dit gebeurt nu niet steeds;
- men zou in een club iemand moeten hebben met voldoende bergvliegervaring zodat die de eigen clubmensen kan opleiden en checken;
- men zou de wrakken moeten verwijderen;
- er zou ook een ongevallenrapportering moeten komen voor ongevallen met buitenlanders.

### *Samenvatting*

1. Betere vluchtvoorbereiding is nodig:
  - goede meteo-informatie;
  - goed gedocumenteerd vertrekken;
  - goede pre-flight check;
  - checklijsten gebruiken (voor elk type toestel).
2. Betere training van piloot en instructeur voor bergvliegen:
  - leren vliegen bij lage snelheden;
  - beter leren oordelen en technieken aanleren voor noodlandingen;
  - trainingscursussen voor buitenlandse instructeurs en zwevers;

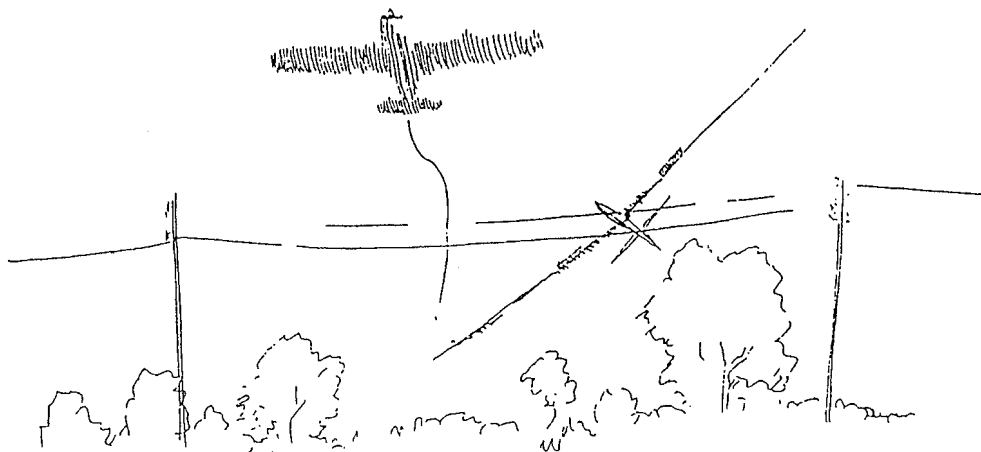
- 
- lokale training voor buitenlandse piloten en instructeurs blijft onder de bevoegdheid van deze laatste.
3. Beter taakomschrijving van de rol van luchthavenoversten en hoofdinstructeurs van de Franse bergvliegvelden. Er zal in elk geval meer controle komen van buitenlandse vliegers en deze zullen gestimuleerd worden zoveel mogelijk bergervaring op te doen.
4. Informatie geven: accident- en incidentrapporten zullen met de betrokken landen besproken worden zodat er preventief kan opgetreden worden.
- Binnen enkele maanden volgt een nieuwe vergadering.

#### Preventie vanuit de Liga

- Een symposium over bergvliegen door (eigen) ervaren zwevers zal georganiseerd worden;
- een soort gids, leidraad maken voor bergvliegers. Dit bestaat reeds in sommige landen;
- clubgebonden: een minimale ervaring vaststellen alvorens te gaan bergvliegen.

Michel Aerts  
examinator

*Waarom zou je opstijgen zonder  
je remkleppen te vergrendelen?*



---

# OVERLANDVLIEGEN VOOR IEDEREEN (1)

---

Overlandvliegen kan iedereen vanaf een zekere minimale vliegervaring mits zich te houden aan bepaalde regels. Overlandvliegen moet zonder risico voor het zweefvliegtuig en voor de piloot gebeuren. Heroïsche verhalen over gevaarlijke situaties wijzen niet op het gevaar van de overlandvlucht, maar meestal op een gevaarlijke, dikwijls onwetende, piloot.

## DE EERSTE OVERLANDVLUCHTEN

Een overlandvlucht is een opeenvolging van lokale vluchten ten opzichte van geschikte landingsterreinen langs de reisweg. Terwijl men in een thermiek stijgt neemt de actieradius toe en men kan binnen de lokale kegel verder van het terrein wegvliegen. Zo komt men in de lokale kegel van een volgend terrein enz. Een voortdurende controle van de positie op de vliegkaart, met cirkels om de vijf kilometer rond het vliegveld, en van de hoogte garanderen een veilige circuithoogte.

De eerste overlandvluchten kunnen zo volledig in de lokale kegels van vliegvelden gepland worden. Bijvoorbeeld: Zwartberg - Leopoldsburg (20km). Indien je je op een afstand van 5 km van Zwartberg op een hoogte van 950 meter bevindt, dan ben je al in de lokale kegel van Leopoldsburg. Dit geldt bij windstil weer met lokaal glijgetal 20.

De eerste overlandvluchten hebben een beperkte afstand en duur. Vertrek niet te vroeg. Wacht tot de wolkenbasis hoog genoeg is en de thermiek gemakkelijker wordt, onderzoek de thermieken in de vertrekrichting. Klim zo hoog mogelijk alvorens te vertrekken (vergeet niet: boven 900 m QNH en in de verkeersgebieden 300 m onder de wolkenbasis blijven!).

Vlieg naar een veelbelovend thermiekgebied binnen de lokale kegel van het vertrekpunt, je stijgt, vliegt verder, stijgt tot je in de volgende lokale kegel komt. Ziet de thermiek er veelbelovend uit in de richting van het volgende landingsterrein, dan vlieg je verder en vanaf nu telt de nieuwe lokale kegel enz. Zo vlieg je veilig lokaal van het ene landingsterrein naar het andere.

Ook bij grotere overlandvluchten blijft de regel geldig dat je van landingsterrein naar landingsterrein vliegt. Een landingsterrein kan een veld of een weide zijn. Deze regel is zeer belangrijk bij het overvliegen van uitgestrekte bosgebieden of verstedelijkte gebieden. Je moet in alle gevallen ergens kunnen landen indien je geen thermiek meer vindt.

Het lokale glijgetal moet aangepast worden aan de windsnelheid en wordt gevlogen met het beste glijgetal-grond. Een veilige ringinstelling volgt hieruit, die je meestal niet de hoogste reissnelheid geeft.

## SNEL OVERLANDVLIEGEN

Bij je eerste overlandvluchten blijf je zo hoog mogelijk boven de grond. Je stijgt zo hoog mogelijk in elke thermiek, je steekt over tegen het beste glijgetal-lucht om zo hoog mogelijk de volgende te bereiken. Je vliegt naar je bestemming met het beste glijgetal-grond om die met een veilige hoogtereserve te bereiken.

Die eerste 100 of 150 km vluchten, soms op 4 tot 5 uur, zijn spannende ervaringen en vormen een belangrijke stap in de zweefvliegcarrière. Voor grotere overlandvluchten volstaan dergelijke gemiddelde snelheden van 20 tot 40 km/h niet, immers dagen met 6 tot 8 uur bruikbare thermiek zijn eerder uitzonderlijk. Het moderne

zweefvliegen is er dan ook volledig op gericht de hoogste gemiddelde snelheid te bereiken over een gegeven traject. Basis van het snel overlandvliegen is het Mc Cready-vliegen. Bij deze manier van vliegen wil men zo snel mogelijk terug de afvlieghoogte bereiken in de volgende thermiek, men wenst een zo hoog mogelijke reissnelheid. Deze wordt als volgt gedefinieerd:

$$\text{reissnelheid} = \frac{\text{oversteekafstand}}{(\text{stijgtijd} + \text{oversteektijd})}$$

Je kan bijgevolg die reissnelheid vergroten door de som van de stijgtijd en de oversteektijd te verminderen. De stijgtijd vermindert men door de betere thermiek te kiezen en door een perfecte cirkeltechniek. De som van stijgtijd en oversteektijd kan men verminderen door een geschikte keuze van de Mc Cready-ringinstelling. Een hogere ringinstelling geeft een slechter glijgetal-lucht, het hoogteverlies is groter en men heeft meer stijgtijd nodig. Anderzijds bekomt men een hogere oversteeksnelheid en bijgevolg een kleinere oversteektijd. Bij een sterkere thermiek wordt de stijgtijd kleiner en overweegt het belang van een kortere oversteektijd.

### a. Invloed van de stijgsnelheid

Veronderstel dat ons zweefvliegtuig telkens oversteekt tegen de snelheid van het beste glijgetal: 102 km/h met eigendaalsnelheid van 0,77 m/s.

Voor verschillende cirkelstijgsnelheden bekom je:

Stijgsnelheid (m/s)	1	2	3
Oversteeksnelheid (m/s)	28,3	28,3	28,3
Oversteekafstand (m)	8500	8500	8500
Oversteektijd (s)	300	300	300
Hoogteverlies (m)	231	231	231
Stijgtijd (s)	231	115,5	77
Totale tijd (s)	531	415,5	377
Reissnelheid (m/s)	16,0	20,5	22,6
Reissnelheid (km/h)	57,6	73,7	81,2

De betere stijgsnelheid geeft de betere reissnelheid! De piloot die de sterkste thermieken kan kiezen en ze optimaal gebruikt bereikt de hoogste reissnelheid. Belangrijk hierbij te vermelden is dat de kortste weg naar een bepaalde bestemming niet steeds de snelste weg is. Een beperkte afwijking van de koers kan interessant zijn indien hierdoor sterkere thermiek wordt aangevlogen. Volg de weg die langs het grootst aantal thermieken leidt. Kijk hierbij meer dan één wolk verder! Vlieg naar wolkenpatronen en pas de geometeorologische navigatie toe. Zo verhoogt de kans om de sterkere thermieken te vinden.

### b. Invloed van de oversteeksnelheid

Een hogere oversteeksnelheid geeft natuurlijk een kleinere oversteektijd; maar voor snelheden die hoger zijn dan van het beste glijgetal, verliest men meer hoogte tijdens de oversteek. Gevolg: de stijgtijd neemt dus toe. De som van de oversteektijd en van de stijgtijd maak je het kleinst door een geschikte keuze van de oversteeksnelheid, of wat hetzelfde betekent, een geschikte Mc Cready-ring of Sollfahrtgeberinstelling.

Bijvoorbeeld: een Twin-Astir steekt over van wolk A naar wolk B. De afstand bedraagt 30 km en de stijgsnelheid onder wolk B bedraagt 2 m/s (constant).

Voor verschillende ringinstellingen bekom je:

Ringinstelling	0	1	2	3
Oversteeksnelheid (km/h)	102	128	150	168
Eigen daalsnelheid (m/s)	0,77	1,08	1,50	2,00
Oversteektijd (s)	1059	844	720	643
Hoogteverlies voor 30 km (m)	815	911	1080	1286
Stijgtijd (s)	408	456	540	643
Totale tijd (s)	1467	1300	1260	1286
Reissnelheid (km/h)	74	83	86	84

Uit dit voorbeeld volgt dat de beste ringinstelling +2 is, waarbij de oversteeksnelheid

150 km/h hoort. Hier wordt verondersteld dat de oversteek gebeurt in rustige lucht.

De hoogste reissnelheid bekom je bijgevolg door over te steken tegen de snelheden die de Mc Cready-ring of Sollfahrtgeber aangeeft, die ingesteld is op de brutostijgsnelheid in de volgende thermiek.

### **c. Afwijkende ringinstellingen**

In de vorige tabel geeft de brutostijgsnelheid de beste ringinstelling, maar ook de instellingen 1 en 3 blijken bijna even goed te zijn. Je merkt eveneens op dat je met de instelling +1 maar 911 m hoogte verliest tijdens de oversteek tegenover 1080 m met instelling +2. Je komt met +1 bijgevolg 169 m hoger in de volgende thermiek aan, en dat is niet te verwaarlozen.

Afwijken van de optimale ringinstelling geeft slechts een kleine vermindering van de reissnelheid. Indien men lager komt en de kans om een thermiek te bereiken wil vergroten, dan stelt men de ring zuiniger in om een beter glijgetal te bekomen. Zolang men een thermiek voorziet, draait men de ring nog niet terug op de nulinstelling, maar op 0,5. Immers met deze kleine instelling bekomt men reeds een beduidend hogere oversteeksnelheid terwijl men amper meer hoogte verliest.

### **d. Ringinstelling bij variabele thermieksterkte**

Indien de thermieksterkte niet constant is over de hoogte blijft de algemene regel voor de ringinstelling geldig. Laten we eerst even deze algemene regel herhalen en verfijnen.

◆ Je verwacht sterkere thermiek: stijgt slechts zo hoog, dat je met de huidige (bruto-)stijgsnelheid als ringinstelling, de volgende, sterkere thermiek op veilige hoogte invliegt.

◆ Je verwacht zwakkere thermiek: stijgt zo hoog mogelijk. Neem de volgende, verwachte stijgsnelheid als ringinstelling indien je daarmee de thermiek op een veilige hoogte invliegt, anders stel je lager in.

Toegepast op thermiek die sterker of zwakker wordt indien je stijgt geeft dit:

indien naarmate je stijgt in een thermiekbel de thermiek zwakker wordt, kan je best zo laag mogelijk blijven in de thermiek. Als ringinstelling neem je eindstijgen in de huidige thermiekbel, dit is de thermieksterkte op het ogenblik dat je de thermiekbel verlaat (= deel 1 van bovenstaande regel);

indien naarmate je stijgt in een thermiekbel de thermiek sterker wordt, kan je best zo hoog mogelijk blijven in de thermiek. Als ringinstelling neem je het beginstijgen in de volgende thermiek (=deel 2 van bovenstaande regel).

### **e. daalwind tijdens de oversteek**

De lucht die stijgt in de thermiek zal daarbuiten dalen. R.H. Johnson heeft tijdens vijf lange zweefvluchten het gemiddeld nettodalen van de luchtmassa gemeten. Hij vindt hiervoor ongeveer 10 % van de brutostijgsnelheid in de thermieken. De daalwind tussen de stijgwinden heeft geen invloed op de beste ringinstelling, deze blijft gelijk aan de brutostijgsnelheid in de thermiek. De daalwind geeft wel een groter hoogteverlies tijdens het oversteken en dus een lagere reissnelheid.

Luc Lammerant  
(overgenomen uit LUAC Info)

- wordt vervolgd -

---

## FAI NIEUWS

---

De FAI heeft nu ook een milieucommissie ingericht: de Environmental Commission (EnCom). Deze commissie vergaderde in januari '97 te Parijs. De bedoeling is in de eerste plaats om de individuele luchtsportcommissies met EnCom vertrouwd te maken.

Bepaalde FAI-leden vrezen dat het vastleggen van normen en procedures door FAI wel eens negatief zou kunnen uitvallen, daar dit hun onderhandelingsruimte zou kunnen beperken. Blijkt echter dat de meeste landen nu reeds beperkingen opleggen: geluidsnormen, sluiting van vliegvelden, beperking van het aantal bewegingen, landingsgeld op geluidsbasis, enz.

Tot nogtoe leek EnCom zich vooral op de geluidsproblematiek toe te spitsen. Nu komen echter ook stemmen op om andere milieu-aspecten onder de loop te nemen, zoals chemische en visuele vervuiling en impact op flora en fauna. Er werden dus drie werkgroepen ge-

vormd, met als thema's: geluid, andere milieu-aspecten, voorbereiding van een FAI-verklaring over milieupolitiek.

De geluidsgroep zal verder werken op materiaal i.v.m. geluidsmetingen, normen, enz. De grootste vrees is dat het Duitse systeem bepaalde vliegtuigen gewoon aan de grond zet, zonder mogelijkheden tot aanpassen aan de te strikte normen, en dat deze regelgeving door andere landen zou overgenomen worden. Het is dan ook belangrijk dat de ICAO annex 16 hoofdstuk 10 meetmethodes toegepast worden, en dat we voldoende informatie verzamelen over geluidsproductie van bestaande vliegtuigen.

De tweede groep zal zich in eerste instantie buigen over het probleem van de nationale parken en natuurreservaten, waar verschillende landen (ook voor zwevers!) luchtruimbeperkingen hebben ingevoerd of dreigen in te voeren.

---

## GNSS UPDATE

---

Men vraagt zich wel vaker af wat de GFAC (GNSS Flight recorder Approval Committee van de IGC) zoal controleert bij de homologatie van nieuwe FR's. Naast het respecteren van heel wat technische minima wordt ook de betrouwbaarheid van de toestellen getest. Zie hier enkele van de gebreken die aan het licht kwamen bij bepaalde voorgelegde types.

Halfronden: één van de toestellen gaf een 150° verschuiving voor westerlengte. Een punt in Engeland leek in Japan te liggen. De fabrikant had het toestel enkel op oosterlengte getest.

Verlies van GPS-signaal: in dit geval weigerde een FR ook barogegevens te registreren, terwijl een andere volledig blokkeerde en volledig diende heropgestart te worden in vlucht.

Bestandsstructuur: vaak beantwoordden de bestanden niet aan de vaste IGC-standaard, hetgeen vluchtevaluatie onmogelijk maakte.

300 000 voet bereikt: een FR schakelde vanzelf over op 300 000 voet toen hij van 3-D op 2-D navigatie terugviel, hetgeen de vluchtanalyse vervalste en de baro-analyse onmogelijk maakte omwille van automatische schaal aanpassing.

Geheugenbeveiliging: zonder effectieve beveiliging kunnen een foute verbindingskabel of een ander klein defect tot volledig geheugenverlies leiden.

Barograaf-ijking: een FR kon helemaal niet gegijkt worden, anderen stopten op 35 000 voet, weer een andere had onaanvaardbare hoogtefouten. Hier moeten nieuwe normen door de IGC vastgelegd worden.

Elektronische vluchtverklaring: bij een FR werden "n" en "e" (kleine letters) voor coördinaten "S" en "W" in het bestand.

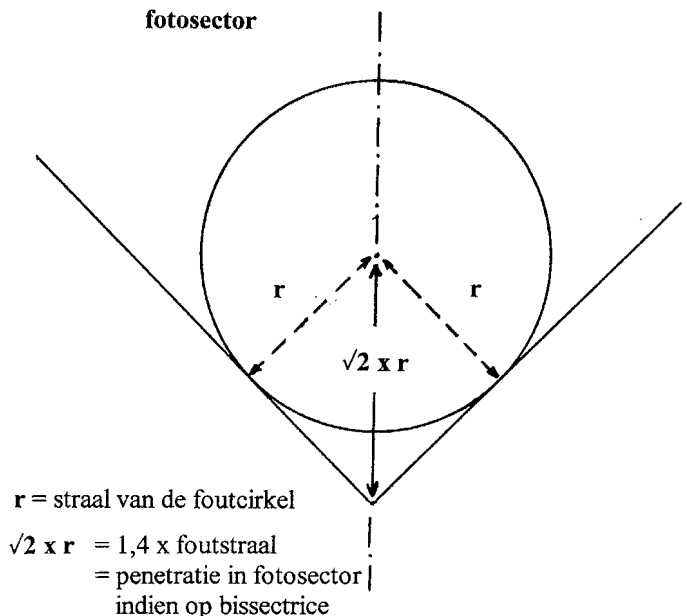
Motorzwever geluidssensoren voor motorlooptijd. Een aantal FR dienden door de fabrikant gewijzigd om tot ondubbelzinnige motorlooptijdaanduiding te komen. Toch is dit systeem, met een ingebouwde micro, te verkiezen boven trillingsmeters (moeten vast verbonden zijn met de structuur van de zwever en verzegeld) of microswitches (gemakkelijk te vervalsen met een magneetje).

Firmware vervaldatum: een FR viel in vlucht uit, waarbij bleek dat de fabrikant een firmwareversie met vaste vervaldatum had gebruikt.

GFAC heeft ook de resultaten van nauwkeurigheidstests vrijgegeven. Bij 1 112 metingen bedroeg de gemiddelde afwijking t.o.v. een punt op de grond 54,4m, de grootste afwijking was 246m. Zo heeft men 50% kans om binnen de 36m van het gemikte punt te zijn,

75% binnen 63m, 90% binnen 107m, 99% binnen 189m.

Indien de FR die als bewijsmiddel gebruikt wordt, ook een display heeft die door de piloot kan gebruikt worden voor de navigatie en controle van de keerpuntomroning, is er geen enkel probleem. Indien de keerpuntomroning echter visueel gebeurt, of met een andere GNSS, kan de piloot niet weten of de FR eveneens een geldige keerpuntomroning registreert. Volgens bovenstaande resultaten moet men voor het slechtste geval in elke richting minstens 246 meter in de sector zijn, voor een 99% kans 189m, enz. Dit betekent dat men een punt op de bissectrice moet aanvliegen, dat  $1,4$  (of vierkantswortel van 2) x deze afstand verder ligt dan het eigenlijke keerpunt (zie schema): 351m, resp. 267m, enz.



# ZWEEFVLIEGTUIGNIEUWS

## AIR ENERGY

Deze nieuwe firma stelde een zelfstartende versie van de Alisport Silent voor met een elektromotor! De batterijen leveren voldoende energie voor een start tot 600 m. Natuurlijk kan men ook conventioneel starten en de motor als thuisbrenger benutten, met een tiental minuten motorlooptijd. Deze versie kan als ULV toegelaten worden.

## DG FLUGZEUGBAU

De DG-505 MB is de nieuwe versie van de DG-500 zelfstartende motorzwever. De motor, een watergekoelde 64 pk sterke SOLO, en de uitlaat blijven binnen de romp, alleen de schroef komt naar buiten. Een overbrenging brengt het toerental van de schroef terug tot 2 170 tr/min. Zo blijft de DG-505 MB aangenaam stil van buiten. Het toestel is leverbaar met 22 m tippen, of met 20 m tippen met winglets.

Voor de DG-800B 18-m motorzwever zijn er nu ook grote winglets leverbaar (voorheen enkel voor de 15-m zweefvliegtuigversie).

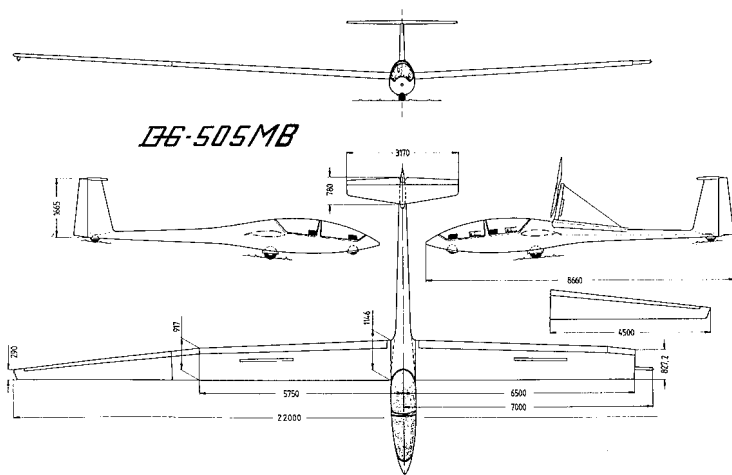
## EUROPA AVIATION

De Europa is een kitvliegtuig dat een snelle opmars kent bij de zelfbouwers: 410 kits verkocht in 26 landen op een paar jaar tijd! De

firma is gevestigd in een gemeente met een rijk zweefvliegverleden: Kir(k)bymoorside, waar ooit de Slingsby-toestellen gebouwd werden. Misschien is dat de aanleiding geweest om nu ook een motorzweverversie van de Europa te ontwikkelen? Aan dezelfde romp komen 15-m vleugels met een nieuw profiel. De glijhoek blijft bescheiden: 1:26, maar de vleugel is uitwisselbaar met de originele vliegtuigvleugel. Een Rotax 912 of 914 turbo geeft aan de motorzwever een kruissnelheid van 120 resp. 130 knopen. Het toestel zal ook voor acro toegelaten zijn.

## GOMOLZIG

Deze firma had reeds een hele poos geleden de klantendienst overgenomen voor de Caproni Calif A-21 side-by-side tweezitter. Gezien het groot aantal bestaande onderdelen, ook vleugels en rompen, heeft Gomolzig nu besloten om een kleine reeks van zes nieuwe toestellen



te bouwen. Prijs: ca. 160 000 DEM, BTW inbegrepen.

## HPH

De nieuwe versie van de Glasflügel 304 renklasser, uitgerust met winglets, verstevigde cockpit en koolstof zitkuip, is thans in productie. 20 exemplaren per jaar zijn voorzien, en de 1997-productie van de 304 CZ is reeds verkocht aan tsjechische clubs en privébezitters. Prijs: 64 500 DEM.

## KARL HÖCK & PARTNER

Deze firma produceert de H 125 Integrale, een viertrommellier op Dodge Ram 3500 pick-up-onderstel. De vier 1,25 m diameter trommels worden via een automatische overbrenging (4 versnellingen) aangedreven door de 306 pk V10 injectiemotor (benzine) van de Ram. De lierman blijft in het gerieflijke bestuurderscompartiment - met airconditioning - zitten, waarvan het stalen dak vervangen werd door een doorschijnend element. Het enige nadeel is het prijskaartje: 185 000 DEM. Maar de lier kan ook op andere, goedkopere vrachtwagenchassis van de 300-pk-klasse gemonteerd worden.

## LEMKE-SCHNEIDER

De LS-9, een motorzwever voor de 18-meterklasse (met welvingskleppen) en de LS-8/18, een flaploze 18-meterversie van de standaardklasser LS-8, zijn in de testfase. De type-goedkeuring zou vrij snel moeten volgen.



DG-800 B met de nieuwe 18-m-winglets (bedrijfsfoto).

De toekomstige LS-10 renklasser zal enkel met 15 m spanwijdte leverbaar zijn. De vleugel is een verdere verfijning van de LS-6c-vleugel, en ook de romp is van dit toestel afgeleid. Er zijn integrale waterballasttanks voorzien. Het geveerd wiel wordt behouden. Flaps en rolroeren zullen gedeeltelijk gekoppeld zijn.

## NPS 2 000

Het Franse project voor een nieuwe standaardklasser (Nouveau Planeur Standard), gemeenschappelijk gelanceerd door Centrair en ONERA, wordt op technische en economische haalbaarheid getoetst door de Franse luchtvaartoverheden (Direction des Programmes de l'Aéronautique Civile). Naargelang de beslissing van de DPAC zal het project al dan niet voortgezet worden.

## PZL

De Bielsko-afdeling van de Poolse constructeur heeft nu een winglet-versie van de SZD-59 Acro klaar. De Fransman Julien Henry heeft op de

---

Flying M Ranch van Barron Hilton met een SZD-59 een 1 000 km afgelegd. Niet slecht voor een acrozwever met 15-m-opsteektippen!

De renklasser Diana gaat in serie in een verbeterde versie SZD-56-1. Het toestel beschikt nu over flapperons en automatische roeraan-sluitingen. Er is ook een nieuw tweezitter-pro-  
tototype in de testfase: de SZD-54 Perkoz be-  
staat al geruime tijd, maar pas nu wordt de  
productie overwogen.

De Swidnik-afdeling gaat voorlopig verder met de PW-5-productie, hoewel er sprake is deze naar Bielsko te verleggen. Het PW-5-ontwerp-  
team heeft een tweezitter-afgeleide ontwikkeld,  
die in drie versies moet verschijnen: scho-  
lingstoestel, motorzwever en acrotoestel.

Eerste vluchten in 1998?

## RUSSIA

Richard E. Johnson heeft de Russia AC-4 (alias Federov Me-7), ex-rivaal van de Wereldklasse-  
zwever PW-5, aan prestatietests onderworpen.  
De 12,6m vleugel geeft een glijgetal van 31,0  
zonder wijzigingen. Met enkele eenvoudige ver-  
beteringen kwam men tot 32,5. Johnson is bij  
constructeurs berucht om de strengheid van  
zijn evaluaties.

## SCHEMPP-HIRTH

Hier komt er weldra een Discus 2! Eerste vlucht  
voorzien eind 1997. Wait and see!

---

# HET HOEKJE VAN DE BOEKENVRETER

---

In onze vorige rubriek meldden wij het verschij-  
nen van het gezamenlijk werk **Veilig zweef-  
vliegen**, uitgegeven door de KNVvL. Onder-  
tussen hebben wij een exemplaar van het werk  
onder de loep genomen. Het boek, formaat  
21 x 29,7 cm, slappe kaft, 176 blz, bevat een  
50-tal z/w foto's, enkele cartoons en heel wat  
verklarende tekeningen, tabellen en schema's.

Het boek bevat 12 onderdelen: algemene vei-  
ligheid, currency, startplaats, start, vlucht, lan-  
ding, parachute, bergvliegen, weer, wedstrij-  
den, medische aspecten, kussens, evaluatie  
zweefvliegtuig. Elk van die hoofdstukken her-  
neemt een of meerdere artikels uit vroegere uit-  
gaven (1983 à 1995) van het tijdschrift "**Ther-  
miek**".

Onder de auteurs vinden we enkele beroemde  
namen: Baer Selen, Bruno Gantenbrink, Hans

Grond, Gerhart Bergwanger of Roel Kuil. Maar  
ook de teksten van minder bekende vliegers  
hebben heel wat te bieden, zowel voor de be-  
ginner als voor de gevorderde piloot. Wij had-  
den bijzondere interesse voor de artikels gewijd  
aan ongevallen bij lier- en sleepstart, overtrek-  
ken en tolvlucht, parachutegebruik, zuurstof-  
gebruik, botsingsgevaar en rugletselpreventie.

Het laatste (anonieme) artikel "Hoe leer ik mijn  
toestel kennen?" biedt een doordacht oefenin-  
genprogramma voor wie overstapt op een  
nieuw zweefvliegtuigtype. Door de voorge-  
stelde oefeningen systematisch uit te voeren  
krijgt de piloot een betere kijk op de betere en  
minder goede eigenschappen van zijn toestel.  
Ook voor instructeurs een goede handleiding  
voor de pre-flight briefing van een leerling voor  
zijn eerste solovlucht op een nieuw type.

*Waarom maak je geen dubbeltje met een  
instructeur als je wat roestig bent?*



Het enige dat men aan dit boek kan verwijten, is dat de gekozen formule herhaling met zich brengt wanneer verschillende artikels een zelfde onderwerp aansnijden. De redactie is daarvan bewust, maar heeft desondanks ervoor gekozen de artikels in hun oorspronkelijke vorm te behouden. In ieder geval is dit werk onmisbaar in elke zweefvliegbibliotheek. Men kan het aanschaffen via het Ligasecretariaat.

Naar tweejaarlijkse gewoonte heeft de Aviation Society of Antwerp haar **Belgian Civil Register 97/98** uitgegeven. Naast de alfabetische stand van het register op 28 februari 1997 voor motorvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, motorzwevers, ballonnen, zelfbouwtoestellen en ultralights zijn er ook de wrakken, blikvangers en museumstukken, de buitenlandse ingeschreven maar in België gestalde toestellen, een lijst van vliegvelden (inclusief heli en ULV), een type-index, enz.

Er zijn ook ca. 110 z/w foto's van representatieve toestellen. Een must voor alle luchtvaartfans! De teksten zijn in het Engels opgesteld. En hier is nog een kleine inspanning nodig om het taalniveau wat te verbeteren: dit Engels is eigenlijk vertaald Nederlands. Even laten nalezen door een native speaker zou hier wellicht uitkomst brengen.

De **Belgian Civil Register** is te verkrijgen door storting van 450 BEF (inclusief verzendkosten) op ASLK-rekening 001-0599950-81 van de Aviation Society of Antwerp, met vermelding "BCR 1997/98".

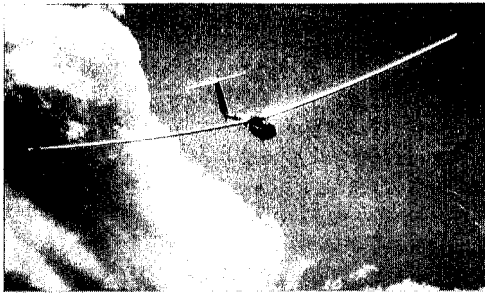
Een andere interessante publicatie is het Julinummer van het Amerikaanse zweefvliegtijdschrift "**Soaring**": dit neemt de vorm aan van een "**Sailplane Directory**", een alfabetische catalogus van alle in de Verenigde Staten bestaande zweefvliegtuigtypes, van oldtimers tot laatste modellen.

Zo zien we dat ook in de VS een rijke waaier aan modellen werd en wordt geproduceerd, naast de bekende Schweizer-types. Ooit gehoord van de Applebay Zuni, de Berkshire Concept-70, Briegleb BG-12, Frankfort Cinema-II, Hall Cherokee II, Schreder HP-11, HP-14 en RS-15? Nochtans werden al deze toestellen in serie gebouwd (meer dan 20 exemplaren). En laten we maar zwijgen over de ontelbare zelfbouwtoestellen!

Voor elke zwever krijgen we technische gegevens, korte geschiedenis, verwijzing naar artikels in "**Soaring**", en een foto. Er is een uitgebreide index, een kort historisch overzicht van de evolutie van het zweefvliegtuig, en een overname van "Help with choosing your next glider" van Derek Pigott, oorspronkelijk verschenen in "**Sailplane and Gliding**".

Wie interesse heeft kan wellicht dit nummer afzonderlijk verkrijgen via de Soaring Society of America, Soaring Magazine, P.O. Box E, Hobbs, NM-88241, Verenigde Staten. Tel. 00 1 505 392 1177, fax 00 1 505 392 8154, E-mail 74521.116@compuserve.com

Stéphane Vander Veken



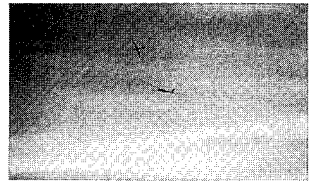
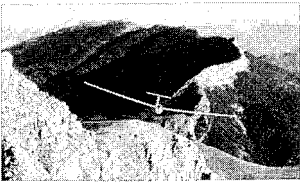
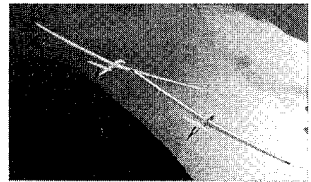
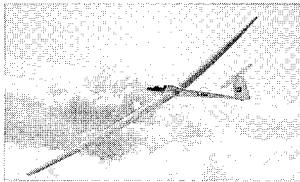
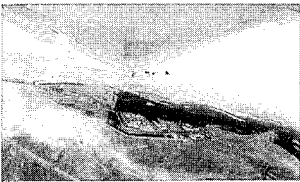
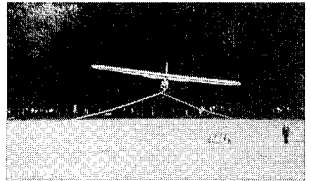
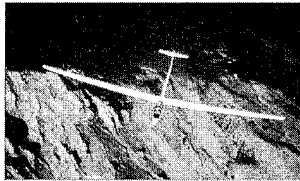
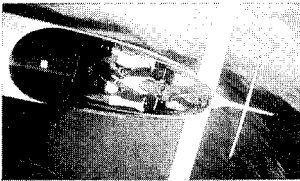
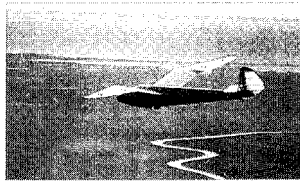
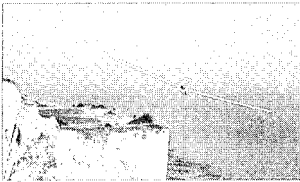
De kalender is verkrijgbaar op het secretariaat tegen 695,- BEF, of wordt u toegestuurd na ontvangst van uw betaling van 775,- BEF op rekening-nummer 068-2185945-77 t.n.v. LVZC-Zweefvliegfonds, 2530 Boechout.

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w.  
 Termikkelaan 9 - 2530 Boechout  
 Tel.: 03/454 33 34 - Fax: 03/454 33 88

# Segelflug- Bildkalender 29th Issue 1998

Price: \$ 24,- plus postage  
 Quantity discounts available. Details on request.

The latest issue of the Soaring Photo Calendar has 13 superb colour photographs of sailplanes, old and new. The 49 x 29 cm large-format ultra-high quality pictures will grace your wall throughout 1998. The reverse of each colour photograph carries full details of the respective picture in English, German and French, together with further black and white illustrations and technical details of the sailplane. The Soaring Calendar is absolutely unique in this form.



---

# CLUBNIEUWS

---

## ACHILLE AGEMANS

(Geboren Gierle 7.6.1929 - overleden Bonheiden 27.5.1997)

Onlangs ontviel ons veel te vroeg Achille Agemans, voorzitter van de "Koninklijke Antwerpse Zweefclub Meeuw" na een kortstondige ziekte.

Voor zover dit nog kon nage trokken worden, kwam Achille bij "De Meeuw" op 7.8.1949. Na een ononderbroken aanwezigheid in de beheerraad van de club sinds het jaar 1963, werd hij, na functies van achtereenvolgens gewoon beheerraadslid, schatbewaarder en ondervoorzitter, in 1992 voorzitter en bleef dit tot zijn plotse overlijden.

Het bijgevoegde "In Memoriam" werd door ondervoorzitter/secretaris Rony Van Camp tijdens de uitvaartmis voorgelezen.

Wim Reynders

## IN MEMORIAM ACHILLE AGEMANS

Achille, een goede vriend en collega zweefvlieger.

Familieleden, vrienden, geachte aanwezigen.

Ik zou graag beginnen met namens de zweefclub "Meeuw" u allen onze oprechte deelneming aan te bieden.

We zijn hier vandaag bij elkaar om een droevige gebeurtenis te vieren, het heengaan van Achille. Zulke gebeurtenis is altijd moeilijk te verwerken, maar dat is zeker nog meer het geval wanneer het zo plots en onverwacht gebeurt en wanneer het gaat om iemand met wie men zovele jaren soms intens heeft samengeleefd bij het uitoefenen van een geliefde sport.

Ik denk dat ik gerust mag zeggen dat het zweefvliegen, na een voor die tijd gebruikelijke start in het modelvliegen, bij Achille het grootste deel van zijn vrije tijd heeft beheerst, in die mate dat er zeker van passie mag gesproken worden.



*Achille Agemans met Karl Van Dommelen en diens echtgenote (foto via Wim Reynders).*

Achille was een zeer getalenteerd zweefvlieger, met een bijna instinctief gevoel voor het vinden van thermiek, de voor onze sport zo essentiële stijgende lucht.

Dat talent heeft hij gedurende zijn bijna 50-jarige zweefvliegcarrière onvoorstelbaar dikwijls, maar op zeer bescheiden wijze aangetoond, o.a. als sportcommissaris, instructeur, afstand- en wedstrijdvlieger.

Voor de ingewijden toch een kort overzicht:

- gelost en dus B-brevet in augustus 1949;
- C-brevet in augustus 1955;
- 1000 en 3000 meter hoogtewinst in februari 1957;
- 5-uren en 50 km in juli 1959;
- 300 km afstand in juli 1961;
- 500 km afstand in juli 1985;

---

En hoewel Achille de laatste jaren minder frequent, minder lang en minder ver vloog, bleven de passie en het talent aanwezig, wat vorig jaar rond deze tijd nog eens ten volle tot uiting kwam, toen hij tot ieders verbazing en bewondering de prestigieuze jaarlijkse zweefvliegwedstrijd "Victor Boin" won.

De redenen van zijn verminderde activiteit op zweefvlieggebied heeft enkel Achille zelf gekend en doen ook niet ter zake, wel belangrijk is dat hij tot zijn laatste aanwezigheid op het vliegveld van Zoersel en daarna in "de bar", nu veertien dagen geleden, A.Z.M.-er in hart en nieren is gebleven.

Hij kwam dan meestal wel wat later dan voorheen, maar hij kwam altijd, zodat het voorbije weekend bij iedereen dezelfde vraag op de lippen lag: "Waar zit den Achille?"

Niemand kon toen vermoeden dat de redenen van zijn afwezigheid zo ernstig waren.

Want Achille was geen klager, wel integendeel. Alhoewel zijn gezondheidsproblemen hem de laatste jaren zonder twijfel parten hebben gespeeld, nooit kwam dat onderwerp bij hem ter sprake, zodat de weinige inlichtingen die we kregen, via omwegen aan onze oren moesten komen.

Achille zat nog volop met de toekomst van "De Meeuw" in het hoofd, een club waarbij hij bijna 50 jaar aangesloten was, en waarvan hij waarschijnlijk meer dan veertig in de beheerraad zette, in ieder geval langer dan de meesten onder ons zich kunnen herinneren. Hij was een beetje "De Meeuw" en omgekeerd, zodat het niet meer dan logisch was dat hij drie jaar geleden, bij het terugtreden van onze vorige voorzitter, deze functie in de schoot geworpen kreeg. Niemand immers kende de club zoals Achille, hij bemoederde ze en was tot alles be-

reid om de werking en het voortbestaan ervan te verzekeren. Er zijn gewoon te veel voorbeelden om ze allemaal op te sommen.

Maar toch één recent voorbeeld, waarop hij bijzonder trots was, namelijk de toevoeging van de titel "Koninklijke" aan de naam van de club, een prestatie waarvoor hij alle verdienste mocht opeisen.

Ook in de "LIGA", de vereniging van alle Vlaamse zweefvliegclubs, is hij jarenlang actief geweest. Hij stond als medestichter aan de wieg van deze overkoepelende vereniging en zat jarenlang in het dagelijks bestuur en de beheerraad ervan.

Achille was zeer sociaal en een echte clubmens, maar soms moeilijk te doorgronden. Toch ben ik er van overtuigd dat hij de laatste jaren erg ingenomen was met de gang van zaken in de club. In een periode van vijftig jaar, waarvan hij het grootste gedeelte actief heeft meegemaakt, scheert een vereniging soms hoge toppen, maar gaat ze dikwijls ook door diepe dalen.

Mede dank zij de nooit aflatende inzet en energie van Achille is "De Meeuw" uit al deze dalen geklauterd en bloeit de club als nooit tevoren.

Nu kan ik hem enkel nog in naam van de ganse club verzekeren dat wij er alles zullen aan doen om zijn troetelkind in stand te houden en indien mogelijk nog verder uit te bouwen, op een manier die hij zou gewaardeerd hebben.

Er zal Achille altijd een grote plaats voorbehouden blijven in de collectieve herinnering en in de geschiedenis van "De Meeuw".

Zijn vliegwijsheid en -ervaring, die hij gedurende zoveel jaren aan zoveel mensen heeft doorgegeven, zullen er zonder twijfel in verder leven.

---

Sommige van onze leden hebben Achille zeer lang en zeer goed gekend, andere slechts zeer kort en vluchtig, maar bepaalde aspecten van zijn persoonlijkheid zitten voor altijd in ons geheugen gebrand, zullen er nooit uit verdwijnen, en zijn exploten, zijn levenshouding, zijn immer optimistische kijk op de wereld, zijn verhalen, zijn humor, en de soms hilarische ogenblikken door zijn legendarische verstrooidheid zullen nog dikwijls mijmerend opgehaald worden.

Het zal bij de meesten onder ons nog niet volledig zijn doorgedrongen dat dit voortaan tot het verleden behoort, het verdwijnen van een groot man laat een leegte achter, die nooit volledig zal kunnen opgevuld worden.

Achille, er waren nog zoveel vragen die we je hadden willen stellen, nog zoveel dingen die we je hadden willen vertellen, maar zulke gevoelens komen bijna altijd te laat.

Wat ik je toch nog wilde zeggen: de passie is niet voorbij, want vandaag sleept de Victor Fox je voor de laatste keer op in een pomp, die je naar ongekende hoogten zal brengen en waar wij, leden van de "Koninklijke Antwerpse Zweefclub Meeuw", enkel jaloers kunnen op zijn.

Bedankt Achille voor al die jaren met zoveel mooie momenten, we zullen je nooit vergeten.

Rony Van Camp

## **TIEN MIDDELEN OM UW VERENIGING TE KELDEREN**

1. Kom nooit naar de vergadering(en).
2. Indien je er toch naar toe gaat, kom dan nooit op tijd.
3. Breng vooral kritiek uit over het beleid van het bestuur.

4. Aanvaard nooit een ambt, het is immers gemakkelijker af te breken dan op te bouwen.
5. Maak je kwaad indien je niet aangeduid wordt om in het bestuur te zetelen, maar indien je er toch deel van uitmaakt, doe dan nooit een voorstel of suggestie.
6. Indien de voorzitter om uw mening vraagt omtrent een bepaald onderwerp, antwoord dan dat je er geen hebt, maar zeg na afloop van de vergadering wel tegen iedereen hoe de zaken moesten afgehandeld worden.
7. Doe niets meer dan het strikt noodzakelijke, en wanneer de andere leden blijik geven van toewijding aan de vereniging en de handen uit de mouwen steken, maak dan je beklag dat de vereniging door een kliekje geleid wordt.
8. Wacht altijd zo lang mogelijk om uw lidgeld te betalen.
9. Bekommer u niet om de werving van nieuwe leden.
10. Jammer erover dat men nooit iets over uw activiteiten publiceert, maar schrijf zelf nooit een artikel voor uw clubblad.(\*)

Theo Stockmans

(overgenomen uit Cumulus, clubblad van K.V. De Wouw)  
(\* ) Of Ligablad! (n.v.d.r.)

## **MIJN EERSTE BUITENLANDING**

Zaterdag 12 april moet zo ongeveer de rotste dag van 1997 zijn geweest, althans wat de meteo betreft: ideaal voor een familie-reünie of een dagje wandelen in het bos. Ikzelf verkies meestal een nachtje doorzakken in een Leuvens cafeetje... Sabine Hagedoren beloofde voor zondag eigenlijk niet veel beters, maar het prachtige ochtendzonnetje gaf haar 's

---

anderdaags ongelijk. Met andere woorden, volle vaart naar het vliegveld!

Net ter hoogte van de oprit Lummen stooft een andere piloot de E314 op, richting Zwartberg, alvast een goede indicatie voor overlandweer. Enkele rode verkeerslichten in de buurt van Zwartberg gaven mij de gelegenheid om een grondige studie te maken van de opbouwende cumulusen. Dat was trouwens niet naar de zin van  $\pm$  tien ongeduldige chauffeurs die mij deden opmerken dat het verkeerslicht intussen reeds 30 sec. op groen stond. "Sorry meneer. 't Is voor iedereen zondagmorgen, hé."

Ik arriveerde iets te laat voor de briefing. Leuven is nu eenmaal niet bij de deur. Er stonden reeds 3 mensen op de eerste Ka-8, de tweede Ka-8 was echter nog vrij en mocht overland gaan. Wat een meevaller. Ik besloot mijn kans te wagen en gelet op de geringe wind, de verticale activiteit en een plafond van  $\pm$  1 300 meter, zag ik nog het meeste heil in een mini-FAI-driehoek van een kleine 90 km naar Budel en Keiheuvel. Zelfs bij zeer matig weer is dat nog een haalbare kaart. Luc schreef een min of meer gelijkaardige (maar grotere) proef uit in tegengestelde zin.

Na de nodige voorbereidingen (een beetje geïmproviseerd, maar kom...) kon ik rond half één vertrekken. Over de radio vroeg ik een sleep richting Bree en enkele minuten na het loskoppelen had ik reeds een stevige pomp in de mot. Boven Bree was er zelfs een gemiddeld stijgen van meer dan 2 m/s. OK, het eerste buitenlandingsveld (als beginnend overlandpiloot heb je op 800 meter immers reeds een veld in het vizier!) kon ik gerust laten voor wat het was en boven Budel, gelegen op 27 km van de thuishaven, begon de smos helemaal open te trekken.

De keerpuntfoto moest uit de hand worden getrokken want de OO-ZPT heeft geen bevestigingsplaatje aan de cockpitkap; als dat maar goed gaat. Even mijn Michelinkaart plooiën en dan ging het in volle vaart richting Keiheuvel, Mc Cready op 2,5. Onderweg nog even dag doen naar de Leuvense Jeans Astir, maar die zat blijkbaar op een voor mij onbekende frequentie. Het zuipen tussen de schaarse, maar sterke cumulusen was echter ook navenant. Iets te overmoedig kwam ik toe in Keiheuvel op ongeveer 500 meter. Mijn urineblaas begon reeds een reële druk uit te oefenen op de rest van de ingewanden, en dat komt de concentratie nooit ten goede. Ik heb trouwens de kwalijke reputatie om de Ka-8 regelmatig eens volledig onder te pissen.

Boven mij cirkelden enkele lokale zwevers, maar aanpakken op lage hoogte was er niet meer bij. Vlak boven het vliegveld van Keiheuvel waren er nog enkele thermiekindicaties, maar het leek mij toch te link om daar te blijven hangen. De lier was immers volop actief en boven een vreemd zweefvliegveld neem je de veiligheidsmarges best iets ruimer. Op 250 meter moest ik de strijd staken en na een korte blik op het symbolenveld, draaide ik in circuit om een geslaagde landing uit te voeren.

De ontvangst was bijzonder hartelijk: onmiddellijk drie man om mijnen bak in de kant te duwen. Zoals U wellicht reeds weet, staan de goede relaties tussen de verschillende zweefvliegclubs bijzonder hoog in mijn vaandel geschreven. De weg naar de kantine was dan ook gemakkelijk te vinden. Ik opteerde voor een terugsleep, want het was nog vroeg genoeg en de ophaalploeg zou zich pas laat kunnen vrijmaken. Een kort telefoontje naar Zwartberg moest duidelijk maken dat ik, één, geen ophaalploeg meer nodig had, en twee, dat mijn

---

bevoorrechte erfgenamen (zijnde al het vrouwelijk schoon in de onmiddellijke omgeving van Zwartberg) nog even moesten wachten op de fatale crash (grapje). Na de nodige Charronformaliteiten volbracht te hebben en enkele korte conversaties met de plaatselijke actieve bevolking ("Afzuipen met zo'n knalweer, allee joh?") kreeg ik mijn terugsleep.

Onderweg zei de behulpzame sleeppiloot over de radio dat er nog genoeg thermiek was. Lostrekken dan maar! "Keiheuvel radio, OO-ZPT, thank you and bye bye..." Zo, nu nog even oriënteren, ik moest ergens in de buurt van Hechtel zitten. Inderdaad, de baan naar Eindhoven was in elk geval duidelijk te herkennen. Weeral volle gas naar Zwartberg. Onderweg viel alles wel een beetje tegen. Abeam Helchteren had ik nog een hoogte van ± 800 meter, met een Ka-8 - vlug even rekenen - is dat maar op het randje van lokaal. Tot in Zwartberg was alles helemaal blauw. Ik hield het maar bij de snelheid van het beste glijgetal, maar het vliegveld van Zwartberg bleef slechts nipt bereikbaar; zo nipt dat ik op minder dan 3 km van het circuit opnieuw een buitenlandingsveld moest kiezen.

Vooraf niet panikeren, het minste dat ik nu ongecoördineerd of te snel zou vliegen en bye bye Zwartberg! Een heel klein beetje stijgen duwde mij in dolfijnvlucht toch nog over de laatste woonwijk en ik besloot een verkort linkshandig circuit in te zetten (op de 04 is dat normaal langs rechts...). Nog even aanduiken aan 140 km/h gaf mij de gelegenheid om de Pawnee de loef af te steken - die zat toevallig ook in circuit - en na een scherpe, klimmende bocht kon de final toch nog "volgens het boekje" worden gevlogen. Een minuutje later landde ook de Pawnee. Helmut, de sleeppiloot, nam het mij gelukkig niet kwalijk en was bereid om te poseren met mijn Charronformulier.

In de kantine van Zwartberg werd er traditioneel nog nagekaart tot in de late uurtjes. Het bleek dat verschillende piloten hun proef hadden gerond, de meesten hadden wel veel meer overlandervaring op hun palmares. Moraal van het verhaal: de reissnelheid is volgens mij nog niet zo belangrijk voor iemand met slechts een paar 100 km overlandervaring. Het is verstandiger om een goede "werkhoogte" te behouden. Als leerling kan je in de eindaanvlucht maar beter steeds een goed veld in het vizier houden.

Ik hoop trouwens dat niemand zich geroepen voelt om deze stunt te herhalen. Maar het was wel een bijzonder leerrijke ervaring. Gewoon een beetje pech gehad, maar dat hoort er nu eenmaal bij. Tot slot nog een blik op de kalender. Zijn we vandaag de 13de? Ook toevallig...

Ivo Lens (Overgenomen uit Luac Info)

## OPROEP UIT DE VS

Een Ligid, Stefaan Anseeuw, kreeg via Internet contact met een Amerikaanse zweefvlieger, die naar oude bekenden zoekt. Hieronder een vertaling van de e-mail die Stefaan ontving.

*Hi, Stefaan!*

*Ik leerde jaren geleden zweefvliegen in een Belgische club. Als Amerikaanse soldaat werd ik in 1954 naar Duitsland gestuurd en dan aan het Eerste Belgische Corps toegewezen om verbindingstaken te verzekeren. Uw luchtmacht had toen een zweefvliegclub op vliegveld van Keulen/Weiden; zij aanvaardden mannen van het 1(BE) Corps en ik kreeg eveneens een kans aangezien ik verbonden was aan het Corps.*

---

*Toentertijd gebruikte men de lierstart. Ik voerde een 80-tal vluchten uit op SG-38, SG-38B en Grünau Baby. De club bezat eveneens een KS-42 en een Condor IV, maar ik werd gemuteerd voor ik de kans kreeg ermee te vliegen. Wel maakte ik een vlucht mee op de Condor als passagier van clubdirecteur en instructeur kapitein Ruhling. Nu herinner ik mij geen andere namen meer, behalve een zekere Korstien (schrijfwijze twijfelachtig).*

*Ik denk met veel plezier terug aan die tijd. Ik hield 25 jaar lang op met zweefvliegen, maar ik herbegon en geef nu instructie in een club bij Indianapolis, Indiana, waar ik nu woon.*

*Ik ben al 66 jaar oud en het zou een hele kick geven indien ik vernam dat een van de zweef-*

*vliegers van die club nog actief is en zich iets van mij herinnert. In ieder geval wens ik jullie, Belgen, te danken voor het grote plezier dat jullie aan mijn leven hebben bijgedragen. Beste wensen aan alle Belgische zweefvliegers.*

*Nyal Williams*

Wel, is er iemand die onze overzeese vriend kan helpen? Zijn e-mail adres is:

00nzwilliams@bsuvc.bsu.edu

Wie geen e-mail heeft en info heeft voor Nyal Williams kan die opsturen naar:

Stefaan Anseeuw

Graaf de Montblanclaan 44  
8870 Izegem.

---

## WEDSTRIJDNIEUWS

---

### **WERELDKAMPIOENSCHAPPEN 1997 TE SAINT-AUBAN**

Twintig jaar na Châteauroux mocht Frankrijk dit jaar opnieuw de wereldkampioenschappen voor de standaard, ren en open klassen organiseren. De keuze van Saint-Auban gaf reeds vooraf aanleiding tot heel wat kritiek: de Fransen zouden een enorm thuisvoordeel hebben; weer een WK in de bergen, zo kort na Omarama; zoveel dodelijke ongevallen elk jaar in de Zuidelijke Alpen... De Lavender Glide vorig jaar bracht heel wat tekortkomingen aan het licht op gebied van tasksetting, resultaat-evaluatie enz. Daarnaast kwam het binnen de Franse Zweefvliegfederatie tot hoog oplopende ruzies, die tot het ontslag en de vervanging in extremis van een aantal verantwoordelijken van de WK-organisatie leidden.

De Fransen moesten dus reageren. En ze hebben alles ingezet om de competitie tot een succes te maken. De organisatie lag in de handen van wedstrijddirecteur Michel Fache, met als adjunct Roland Stuck, beide ervaren wedstrijdorganisatoren. Pierre Lemaire, hoofdinstructeur van de SEFA, was verantwoordelijk voor de keuze van de proeven.

Om de veiligheid te bevorderen werden alle zweefvliegtuigen uitgerust met zelfklevende fel gekleurde plasticstroken die de zichtbaarheid van de toestellen moesten bevorderen. Voor vele proeven werden verschillende startpunten opgelegd voor de verschillende klassen. De proeven werden, ook gezien het vaak matige weer, relatief klein (voor WK-niveau!) gehouden, en lagen niet systematisch in het hooggebergte.

Koddig werd het pas bij de technische controle: hier werd een oud gebruik in ere hersteld voor standaard- en renklasse: de opmeting van de spanwijdte. De laserafstandmeter onthulde hier heel wat afwijkingen bij de met winglets uitgeruste toestellen! Piloten en constructeurs maar protesteren



*Het vliegveld van Saint-Auban (foto Stéphane Vander Veken).*

tegen de "pietluttigheid" van die metingen en de onaangepastheid aan de huidige productiemethodes! En de vleugelgeometrie aan de grond is toch niet dezelfde als in vlucht, zei iemand: de vleugels hangen door.

Een twintigtal jaren terug werd dat zelfde argument ook eens aangehaald. De meting gebeurde toen tussen twee verticale stokken, en de verantwoordelijke zei droogjes: O/K, je vliegt even horizontaal tussen de twee paaltjes door, en ik geef je kist vrij! Ook nu hielden de organisatoren voet bij stuk, en voorzagen één strafpunt per bijkomende centimeter per wedstrijd dag. Weldra zag men piloten proberen de instelhoek van de aanhangsels aan te passen, en een enkele maal werd zelfs met tranen in de ogen de zaag gehanteerd.

De vluchtevaluatie met GNSS FR verliep vrij vlot, maar toch waren er een aantal ontvangers die tijdelijk uitvielen, vooral wanneer diep onder een kamlijn gevlogen werd. Daarom waren nog

vele piloten uitgerust met een back-up fototoestel. Ook de startlijncontrole met FR speelde een aantal mensen parten, o.a. tweevoudig wereldkampioen Eric Napoléon, die zo zijn kansen op een derde titel op zijn thuisveld (hij is hoofd-instructeur van de Centre de Haut Niveau op Saint-Auban) verknalde.

De grondige voorbereiding van de wedstrijd, met aanduiding van alle mogelijke buitenlandingsvelden, zorgde voor een WK met weinig grote schade: slechts twee toestellen vielen uit voor grote herstellingen. Er vielen geen gewonden.

Opvallend is dat in deze kampioenschappen de overwinning ging naar regelmaat eerder dan naar bijzondere prestaties: op negen wedstrijddagen behaalden de kampioenen in de standaard- en renklassen slechts een dagoverwinning, en die in de open klasse geen enkele! Wie verschillende dagoverwinningen behaalde, had ook steeds minstens een slechte dag die hem ver van het podium dwong.

---

En de Belgen? Hun eindklassering vinden jullie in de tabellen in bijlage. Hun beste dagresultaten waren respectievelijk:

Paul Bourgard: 12de op 18;

José Jaimé: 13de op 40;

Paul Janssens: 8ste op 34;

Patrick Stouffs: 4de op 34.

## **De proeven**

30/06/97

*Standaardklasse* - Proef N°1 - Afstand 212,19 km  
Mallemoisson - St-Maximin - Aups - Vinon - Digne  
Snelste: Coutts - 94,9 km/h

01/07/97

*Standaardklasse* - Proef N°2 - Afstand 273,51 km  
Thoard - Montmeyan - Etang de la Bonde -  
Serre-Ponçon stuwdam - Mezel  
Snelste: Jacobs - 112,65 km/h

*Renklasse* - Proef N°1 - Afstand 312,33 km  
St-Geniez - Aups - Cadenet - Veynes - Digne  
Snelste: Galetto - 112,88 km/h

*Open klasse* - Proef N°1 - Afstand 349,62 km  
Mallefougasse - Barrême - St-Maximin -  
Cadenet - Savines-le-Lac - La Javie  
Snelste: Schwenk - 120,49 km/h

04/07/97

*Renklasse* - Proef N°2 - Afstand 170,13 km  
Ste-Victoire - Montmeyan - Mezel  
Snelste: Grund - 138,82 km/h

*Open klasse* - Proef N°2 - Afstand 187,84 km  
Sisteron - Etang de la Bonde - Aups - Digne  
Snelste: Gerbaud - 128,87 km/h

05/07/97

*Standaardklasse* - Proef N°3 - Afstand 301,35 km  
Mallefougasse - Rustrel - St-Maximin - Aiguines  
- Orpierre - Valensole  
Snelste: Caillard - 117,23 km/h

*Renklasse* - proef 3 - Afstand 343,83 km  
Thoard - Revest du Brion - Rians - Serre-  
Ponçon - Séderon - Brunet  
Snelste: Gostner - 129,75 km/h

*Open klasse* - proef 3 - Afstand 384,87 km  
Etang de la Bonde - Aups - Gap - Rosans -  
Vinson  
Snelste: May - 124,88 km/h

06/07/97

*Standaardklasse* - Proef 4 - Afstand 404,38 km  
Aiguines - Briançon - Saillans - Brunet  
Snelste: Rossier - 93,67 km/h

*Renklasse* - Proef 4 - Afstand 439,35 km  
Mallefougasse - Ste-Jalle - Digne - La Roche  
de Rame - Die - Vinon  
Snelste: Galetto - 85,06 km/h

*Open klasse* - Proef 4 - Afstand 508,83 km  
Thoard - Vaison-la-Romaine - Briançon - Crest  
- Valensole  
Snelste: Schroeder - 102,54 km/h

07/07/97

*Standaardklasse* - Proef 5 - Afstand 388,51 km  
Mallefougasse - Die - Castillon - Serre-Ponçon  
- La Javie - La Brillanne  
Snelste: Weiss - 113,01 km/h

*Renklasse* - Proef 5 - Afstand 402,6 km  
Puimichel - Caille - Plampinet - Luc-en-Diois -  
La Brillanne  
Snelste: Dederica - 110,38 km/h

*Open klasse* - Proef 5 - Afstand 472,9 km  
Castillon - Die - Jausiers - Briançon - Puimichel  
Snelste: Schild - 111,53 km/h

08/07/97

*Standaardklasse* - Proef 6 - Afstand 395,58 km  
Ganagobie - Rians - Jausiers - La Cluse - La  
Roche de Rame - La Javie  
Snelste: Borgmann - 127,42 km/h

*Renklasse* - Proef 6 - Afstand 427,79 km  
St-Geniez - Aiguines - Bardonecchia - Serres -  
St-André les Alpes  
Snelste: Galetto - 134,22 km/h

*Open klasse* - Proef 6 - Afstand 453,58 km  
Thoard - Castillon - Bonneval/Arc - Veynes -  
Chavaillles  
Snelste: Tabery - 124,94 km/h

09/07/97

*Standaardklasse* - Proef 7 - Afstand 448,46 km  
Thoard - Caille - Orpierre - Jausiers - Plampinet  
- Mezel  
Snelste: Hartmann - 127,31 km/h

*Renklasse* - Proef 7 - Afstand 477,48 km  
Col des Aravis - Die - Digne  
Snelste: Kuntz - 101,50 km/h

*Open klasse* - Proef 7 - Afstand 533,24 km  
Puimichel - Montaud - Aups - Savines-le-Lac -  
Barrême  
Snelste: Kawa - 145,42 km/h

11/07/97

*Standaardklasse* - Proef 8 - Afstand 276 km  
Valbelle - Aiguines - Serre-Ponçon - La Cluse

- Valensole  
Snelste: Avanzini - 108,13 km/h

*Renklasse* - Proef 8 - Afstand 290,17 km  
Ganagobie - Montmeyan - Seyne-les-Alpes -  
Serres - Vinon  
Snelste: Meuser - 65,44 km/h

*Open klasse* - Proef 8 - Afstand 337,98 km  
Puimichel - Aups - Savines - Col de Cabre -  
Vinon  
Snelste: Andersen - 116,88 km/h

12/07/97

*Standaardklasse* - Proef 9 - Afstand 318,15 km  
Valbelle - Castillon - Embrun - La Motte  
Chalançon - La Brillane  
Snelste: Davis - 125,05 km/h

*Renklasse* - Proef 9 - Afstand 341,86 km  
La Roche de Rame - Die - Moustiers Ste-Marie  
- Brunet  
Snelste: Grund - 115,00 km/h

*Open klasse* - Proef 9 - Afstand 365,54 km  
Thoard - Briançon - St-Nazaire-le-Désert -  
Aiguines - Valensole  
Snelste: Kawa - 124,62 km/h

**Einduitslag Wereldkampioenschappen 1997 te Saint-Auban**

STANDAARDKLASSE

Pl.	Punten	Land	Naam	Type	Wnr.
01	7 270	F	CAILLARD Jean-Marc	LS 8a	EF
02	7 136	F	BARROIS Jean-Denis	LS 8a	ER
03	7 056	F	LOPITAUX Jean-Claude	LS 8	EU
04	7 026	A	HARTMANN Peter	LS 8	PE
05	7 017	NL	SELEN Baer	LS 8	SB
06	6 920	GB	DAVIS Andrew John	LS 8	KM
07	6 859	NL	BORGMANN Erik	Discus	A
08	6 657	I	AVANZINI Luciano	LS 8a	3A
09	6 514	SK	KOZAR Jozef	Discus b	L7
10	6 458	A	HAEMMERLE Heinz	LS 8	ZL

11	6 434	USA	JACOBS Douglas	LS 8a	DJ
12	6 252	GB	WELLS Martyn	LS 8	321
13	6 242	D	WEISS Herbert	LS 8a	3Y
14	6 192	USA	WALKER Jae	Discus a	JW
15	6 127	AUS	TAYLOR Bruce	LS 8a	WB
16	6 074	I	COSTA Corrado	LS8	LB
17	6 059	DK	TERNHOLT Lars	LS 8	3M
18	6 042	J	ICHIKAWA Makoto	LS 8a	10
19	6 000	SK	KUBOVCIK Viliam	Discus CS	LZ
20	5 900	A	ACHLEITNER Guido Jun.	ASW 24	24
21	5 879	AUS	BUCHANAN John	LS 8a	ALB
22	5 627	D	TRIEBEL Claus	LS 8	SP
23	5 608	S	OTTOSSON Curt-Olle	LS 8	A1
24	5 594	GB	SPRECKLEY Brian	LS 8	S8
25	5 564	FIN	KUITTINEN Markku	Discus a	MK
26	5 470	CH	ROSSIER Gabriel	LS 7	GR
27	5 371	NZ	VAN DYK Tony	LS 8	TD
28	5 288	NZ	COUTTS John	Discus	EH
29	5 160	CH	GAUMANN Markus	Discus b	ZT
30	5 143	CAN	BONNIERE Dominique	ASW 24	CH
31	5 110	N	SORBYE Erlend	Discus bT	PS
32	5 096	B	JAIME Jose	Discus	XV
33	5 054	FIN	PANKKA Asko	Discus a	A2
34	4 755	CH	INAEBNIT Eduard	Discus b	IE
35	4 338	N	RAUDSANDMOEN Geir	LS 8	BR
36	4 203	CZ	LOUZECKY Pavel	Discus CS	CE
37	4 071	N	ASKE Ole John	LS 7 WL	IN
38	2 507	NZ	WHITE Graham	LS 8	XS
39	2 465	D	SPIEGELBERG Gerd	LS 8a	37
40	2 370	ARG	SCHMITT Carlos	ASW 24	EA

#### RENKLASSE

Pl.	Punten	Land	Naam	Type	Wnr.
01	7 800	D	MEUSER Werner	Ventus 2a	WM
02	7 674	D	GRUND Michael	Ventus 2a	HP
03	7 640	I	GALETTO Giorgio	Ventus 2a	Y
04	7 521	F	NAVAS Gilles	Ventus 2a	1L
05	7 253	GB	WILLS Justin	ASW 27	P8
06	7 135	NL	RAIMOND Steven	ASW 27	1R



- Dag- en avondcursussen theorie voor lijnpiloten
- Zweefvliegstage.
- Praktische vliegopleiding tot beroepspiloot
- Professionele begeleiding door hoog gekwalificeerde docenten en instructeurs.
- Jarenlange ervaring in de opleiding van lijnpiloten.

Voor meer inlichtingen bel of schrijf naar:

**BELGIAN AVIATION SCHOOL**

Luchthaven Brussel Nationaal

Gebouw 201

1820 Steenokkerzeel

Tel. (02) 723 75 40

Fax (02) 723 75 59

Internet: <http://www.publisite.be/BAS>

07	7 126	I	GHIORZO Stefano	Ventus 2a	VS
08	7 089	F	KUNTZ Regis	Ventus 2	EV
09	7 020	I	GOSTNER Thomas	Ventus 2a	GT
10	6 954	CZ	KREJCIRIK Petr	Ventus b	ZV
11	6 896	GB	KAY Alister	Ventus 2a	K1
12	6 848	GB	JONES Steve	Ventus 2a	110
13	6 834	USA	ITTNER Gary	Ventus 2a	P7
14	6 763	CH	HAUSER Fridolin	Ventus 2a	HJ
15	6 752	F	NAPOLEON Eric	Ventus 2	EW
16	6 604	A	RABEDER Karl	Ventus 2c	KR
17	6 451	S	PETTERSSON Ake	Ventus 2	PC
18	6 425	CZ	DEDERA Milos	Ventus c	LF
19	6 150	NL	VAN BREE Max	LS 6a	M
20	6 146	SLO	HALER Mihael	DG 600	MT
21	6 043	B	JANSSENS Paul	LS 6	PJ
22	6 021	N	BULUKIN Birger	LS 6	BB
23	5 913	SLO	PRISTAVEC Bostjan	DG 800 S	BP
24	5 774	USA	BARTELL Bill	Ventus 2b	OF
25	5 578	D	THEISINGER Martin	ASW 27	WT
26	5 489	E	de ORLEANS-B. Alvaro	ASW 27	AJ
27	5 092	AUS	JANSEN David	LS 6	CC
28	5 027	CH	HOSTETTLER Christian	ASW 27	AH
29	5 022	B	STOUFFS Patrick	Ventus 2c	78
30	4 907	A	FALKENSAMMER Wolfgang	Ventus 2b	71
31	4 313	SAF	GOUDRIAAN Laurens	ASW 27	LG
32	3 977	SAF	BRADLEY Richard	Ventus 2	210
33	3 042	PL	KEPKA Franciszek	ASW 27	VX
34	2 624	DK	ANDERSEN Knud. M.	Ventus c	SM

#### OPEN KLASSE

Pl.	Punten	Land	Naam	Type	Wnr.
01	7 533	F	LHERM Gerard	ASW 22	AA
02	7 523	F	HAUSS Didier	Nimbus 4	RH
03	7 518	D	SCHROEDER Robert	ASW 22BL	1E
04	7 380	D	SCHWENK Uli	ASW 22BL	KS
05	7 161	USA	TABERY Ron	ASW 22	SS
06	7 106	CH	THUT Daniel	ASH 25	IQ
07	7 080	CH	SCHILD Rudolf	Nimbus 3	JB
08	6 980	PL	KAWA Sebastian	ASH 25	LOT

09	6 577	DK	BREIDAHL Henrik	Nimbus 3	PR
10	6 543	DK	ANDERSEN Jan	Nimbus 4	IAA
11	6 327	F	GERBAUD Gilbert	Nimbus 4D	72
12	6 217	CH	BINDER Hans	Nimbus 3T	73
13	6 037	GB	JONES Philip Ralph	Nimbus 3DT	954
14	5 873	A	HAGGENMUELLER Reinhard	Nimbus 4D	HA
15	5 713	AUS	RENNER Ingo	ASH 26	26
16	5 287	GB	MAY Robin	ASH 25	13
17	5 283	USA	MOZER Eric	ASH 25	1
18	3 507	B	BOURGARD Paul	Nimbus 3	GB

### **BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN FAI-KLASSEN 1997**

Deze kampioenschappen verliepen van 15 tot 25 mei op het vliegveld van Theux-Verviers. In feite ging het hier om een herkansing voor de volledig verwaterde uitgave van vorig jaar. Ook dit jaar waren er maar weinig kandidaten: 23 in totaal voor de 3 klassen samen! Wellicht speelde hier het feit mee dat het niet zomaar voor iedereen mogelijk is om buiten de schoolvakanties een week verlof te nemen.

#### STANDAARDKLASSE

Naam	Toestel	Proef 1 223km	Proef 2 231km	Proef 3 213km	Proef 4 215km	Totaal
01 JAIME José	Discus CS	702,97	804,76	609,57	733,66	2850,96
02 DE WACHTER Emiel	LS8	666,80	676,53	684,83	655,05	2683,20
03 LITT Baudouin	Discus B	512,25	744,13	521,11	694,23	2471,72
04 JEANMOTTE Yves	Discus B	498,41	740,36	534,79	675,15	2448,71
05 BRIALMONT Olivier	Discus B	507,29	740,68	480,15	675,03	2403,16
06 COLSON Jean-Luc	Marianne	533,36	548,28	000,00	515,57	1597,20
07 CORNEILLIE Olivier	LS1D	330,23	422,40	273,93	293,46	1320,03

#### RENKLASSE

Naam	Toestel	Proef 1 223km	Proef 2 264km	Proef 3 213km	Proef 4 215km	Totaal
01 JANSSENS Paul	LS6	701,29	800,18	614,45	648,33	2764,25
02 STOUFFS Patrick	Ventus 2	665,88	854,39	474,21	684,35	2678,83
03 BLUEKENS Michel	ASW27	656,09	799,23	506,79	654,69	2616,79
04 LITT Manu	Ventus B	705,68	730,42	435,77	717,54	2589,41

05 NATOWITZ Larry	Mini Nimbus	508,31	742,28	267,61	540,26	2058,46
06 CASSART Paul-Emile	LS6	542,83	791,91	438,55	101,45	1874,75
07 LEMINEUR Thierry	LS6	263,46	381,46	410,86	635,54	1691,31
08 STOUFFS Arnaud	LS6	319,69	213,68	491,40	645,62	1670,39
09 NIZET Michel	ASW20	497,07	227,01	312,81	617,18	1654,08
10 VAN DE STEENE Michel	ASW20F	497,07	271,24	333,70	119,26	1221,27
11 BAAS Frédéric	ASW20L	497,07	000,00	000,00	494,48	0991,55
12 KNUTS Roger	Speed Astir	497,07	101,17	000,00	106,32	0704,56
13 DELVAUX Bernard	ASW20	182,15	231,93	000,00	000,00	0414,08

### OPEN KLASSE

Naam	Toestel	Proef 1 223km	Proef 2 264km	Proef 3 213km	Proef 4 215km	Totaal
01 KURSTJENS Gerrit	Nimbus 4	815,00	931,67	000,00	000,00	1746,67
02 BOURGARD Paul	Nimbus 3	000,00	804,36	000,00	775,00	1579,36
03 VOORTMAN Dominique	Janus CE	038,37	399,72	765,00	376,18	1579,27

### **BELGISCH KAMPIOENSCHAP CLUBKLASSE**

Zoals twee jaar geleden vond deze wedstrijd plaats op het vliegveld van Maubray (Doornik) en was georganiseerd door de Tournai Air Club. Wedstrijdleiding was in de handen van Gérard Cornellie. Het kampioenschap liep van 9 tot 17 augustus, en liet vijf geldige vliegdagen toe. Er werden zelfs twee driehoeken van meer dan 300 km gevlogen, niet slecht voor dit zweefvliegseizoen! De sfeer was uitstekend, zoals gewoonlijk te Maubray. Jammer dat er amper 11 piloten aanwezig waren, die slechts 4 Waalse en 2 Vlaamse clubs vertegenwoordigden.

#### *Resultaten:*

Naam	Club	Type	Pr.1	Pr.2	Pr.3	Pr.4	Pr.5	Totaal
01 Cornellie Olivier	TAC	LS1 D	684	351	960	585	962	3 542
02 Rousseaux Guy	CEVV	Jantar 3	677	199	837	561	822	3 096
03 Evrard Marcel	TAC	Cirrus	686	349	885	167	966	3 053
04 Van Autreve Franz	KFC	Libelle	456	203	900	531	839	2 929
05 Dereppe Hubert	TAC	Cirrus	299	090	927	610	878	2 804
06 Parmentier Michaël	KFC	Twin Astir	398	093	731	526	890	2 638
07 Dubus Jean-Claude	TAC	Jeans Astir	343	175	805	397	678	2 398

08 Beyls Nico	ZAC	Cirrus Std.	446	012	668	351	851	2 328
09 Vandendaele Patrice	TAC	Cirrus Std.	504	088	579	330	778	2 279
10 Delval Alain	ACUL	Cirrus	299	000	787	393	385	1 864
11 Pirson Christian	RCNA	Jeans Astir	475	140	000	440	761	1 816

## INTERNATIONAAL ZWEEFVLIEG- KAMPIOENSCHAP VAN ISSOUDUN

Traditiegetrouw wordt deze wedstrijd druk bezocht door Belgen en Nederlanders. Ook dit jaar was dat het geval. Jammer genoeg speelde het weer in de gekozen periode (2 tot 11 juli) niet zo goed mee, en er waren slechts 5 geldige wedstrijddagen.

Enkele resultaten (podium + Belgen):

### STANDAARDKLASSE:

Naam	Nat.	Nr.	Type	Punten
01 Soubrier	F	A	LS8	4 427
02 Hirtz	F	TZ	LS8	4 347
03 De Wachter	B	ED	LS8	1 864

### OPEN/RENKLASSE:

Naam	Nat.	Nr.	Type	Punten
01 Roumet	F	AG	ASH 25	3 765
02 Lemineur	B	YT	LS6	3 652
03 Bluekens	B	76	ASW 27	3 556
07 Stavast	B	QX	ASH 25 E	3 128

# SPORTCOMMISSIE

## VERSLAG SPORTCOMMISSIE 15.04.97

### 1. Aanvaarding verslag over de vergadering van 03.12.1996

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.

### 2. Homologatie prestaties Zweefvliegen

Zie verder. De aanvraag tot homologatie van een vrouwelijk Belgisch record op naam van Christine Tafniez kan niet in aanmerking genomen worden daar de kandidate geen geldige sportvergunning had. Anderzijds werd het dossier te laat ingediend bij de Commissie.

### 3. Homologatie van records en beste prestaties

Zie verder. De Commissie feliciteert de nieuwe recordhouders.

Patrick Stouffs vestigt de aandacht van de leden van de Commissie op het gebruik van GNSS: bepaalde sportcommissarissen zijn er nog niet mee vertrouwd en weigeren ze te verwerken. Jacques Servais denkt dat de houders van zulke toestellen de werking ervan zouden moeten uitleggen tijdens een vergadering met de sportcommissarissen.

Patrick Stouffs verklaart ook nog dat vele record-dossiers niet ter homologatie voorgelegd worden, als gevolg van de massa documenten die in te vullen zijn... Jacques Servais vraagt hem een voorstel van procedure te ontwikkelen voor zijn eigen GNSS. Deze zou dan kunnen dienen als voorstel voor andere toestellen. Guido Van Pee raadt aan contact te nemen met Jozef De Coninck, verantwoordelijke van de Commissie GPS binnen de Liga van Vlaamse Zweefliegclubs.

#### 4. Reglementen van manifestaties

De Commissie heeft geen commentaar op de reglementen van volgende manifestaties:

- 30ste Concours International des Ardennes
- Internationale Zweefvliegwedstrijd Kortrijk
- Kiewit Cup
- 4de Kaiser-Wedstrijd Zwartberg
- Wedstrijd Victor Boin
- Handicap der Kempen
- 9de Benelux Kampioenschappen Zweefvliegen
- 12de Keiheuvel Internationale Zweefvliegwedstrijd

Het reglement van het Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen zal iets aangepast worden: punt 14.7 voorzag dat ingeval van "ongeldige keerpuntfoto" het zweefvliegtuig verondersteld wordt te zijn geland op dit keerpunt. De FAI-reglementering stelt echter dat indien een foto genomen is buiten de observatiezone, het zweefvliegtuig verondersteld wordt geland te zijn op de plaats van de laatste geldige foto. Er zal rekening gehouden worden met deze reglementering, maar J. Servais betreurt dat hij vanwege de BZF geen antwoord gekregen heeft, ondanks het feit dat het reglement hen ter goedkeuring voorgelegd werd sinds ettelijke weken.

#### 5. Allerlei

De Spaanse Aëroclub gaat ermee akkoord dat Belgische sportcommissarissen in hun land officieren, op voorwaarde dat hem de lijst ervan overgemaakt wordt.

De Hongaarse Aëroclub aanvaardt de Belgische sportcommissarissen zonder enig voorbehoud.

De FAI heeft ons een nota gestuurd i.v.m. antidoping. Controles ter gelegenheid van kampioenschappen zouden kunnen uitgevoerd wor-

den en men dient dan ook hieraan de nodige aandacht te schenken.

#### Homologaties

#### VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

##### a. Theoretisch examen

BAUWERAERTS Dirk	LENAERTS Michel
BOECKX Gert	NEESKENS Bart
COPPENS Jef	RUMES Nick
DE BIE Rudy	SANNEN Marc
DEBLOUITS Dominique	VALCKE Frederik
DEPREZ Gaston	VANAUTGAERDEN M.
DIRCKX Kurt	VAN DUN Hendrik
DOBBELAERE Jurgen	VAN ERCK Thomas
DUSSELIER Francis	VANHOOF Lodewijk
EMBRECHTS Rudy	VERECKE Inge
ENGELÉN André	VERMEULEN Nancy
HENDRICKX Constant	VERSTRAETEN René
HONORE Maarten	VERSWYVEL Bea
HONORE Wim	WEVERBERGH Steve

##### b. Vergunning zweefvliegpiloot

DE COCK Eddy	PEETERS Robby
DECORTE Marc	RENDERS Marie
D'HONDT Luc	REYNAERTS Guido
HELIN Francis	SEGERS Jeff
NOOYENS Bart	VAN ERCK Jan-Bart

##### c. Bevoegdverklaring passagier

COUSSEE Chris	LENS Ivo
DEMEESTER Paul F.	VAN PUTTEN Frank
D'HONDT Luc	WILLEMS Gert

##### d. Bevoegdverklaring hulpinstructeur

JANSSEN David	SZYGULA Daniel
---------------	----------------

#### FAI-PRESTATIES

##### D-brevet

##### a. Hoogtewinst 1 000 m

BELIEN Marc	GEERTS Dominique
BRAECKMAN Geert	VAN ERCK Jan-Bart

##### b. Afstand 50 km

BELIEN Luc	LENS Ivo
BOYEN Etienne	VAN DER HEYDEN Luc
DE REYS Eddy	VAN OOSTERWIJCK Wim

##### c. Duurvlucht 5 uur

BELIEN Luc	BELIEN Marc
------------	-------------

BOYEN Etienne  
LENS Ivo

VAN DER AUWERA Sv.  
VAN ERCK Jan-Bart

die lid is van één van de door de KBAC erkende federaties.

**d. Bekomen het zilveren kenteken**

BELIEN Marc  
BOYEN Etienne  
DE REYS Eddy

LENS Ivo  
VAN OOSTERWIJCK Wim

**E-brevet**

**Vrije afstand 300 km**

DEKONINCK Jozef  
JOHANNES Roeland

VAN LOON Jos  
VAN MULDER Jozef

**F-brevet**

**a. Doelvlucht 300 km**

DEKONINCK Jozef  
JOHANNES Roeland

VAN LOON Jos

**b. Vrije afstand 500 km**

GEUENS Fernand

**Belgische records**

Categorie éénzitter, algemeen

Vrije heen-en-terug afstand

15.01.1997

DE PRETER Luc

516,6 km

Mmabatho - Herzogville - Boshof -Dealesville - Mmabatho  
(Zuid-Afrika)

**Nieuwe sportcommissarissen**

HANSENS Jorn 97450  
TUYAERTS Harry 97451  
VANDENBERGHE Jan 97452  
VAN PUTTEN Frank 97453  
VAN ROBAEYS Jan 97454

**VERSLAG SPORTCOMMISSIE 7.7.1997**

**1. Aanvaarding verslag over de vergadering van 15.04.1997**

Dit verslag wordt zonder opmerkingen goedgekeurd. J. Servais zal de CNVV eraan herinneren dat zweefvliegpiloten die de bevoegdheid hulp-instructeur of instructeur wensen te bekomen, voorgesteld moeten worden door een club

**2. Homologatie prestaties Zweefvliegen**

Zie verder. De 500 km-vlucht van S. Bovin werd door de Commissie eens te meer geëxamineerd en geldig bevonden.

**3. Homologatie van records en beste prestaties**

De Commissie homologeert het record "vrije afstand" tweezitters gevestigd door P. Janssens en L. De Mey.

**4. Reglementen van manifestaties**

De Commissie heeft geen commentaar op de reglementen van het Belgisch kampioenschap zweefvliegen, clubklasse, Maubray.

**5. Resultaten van de manifestaties**

De Commissie bekrachtigt de resultaten van volgende manifestaties:

- Belgische zweefvliegekampioenschappen - Theux-Verviers
- Kaiser-wedstrijd - Zwartberg
- Victor Boin wedstrijd - Zwartberg

**6. Allerlei**

- a. De lijst der Belgische sportcommissarissen die in Spanje wensen te officiëren werd, zoals gevraagd, doorgestuurd aan de Spaanse Aëroclub.
- b. De FAI heeft ons de lijst toegezonden van de elektronische baro's goedgekeurd voor vrije vlucht. Kopie hiervan werd gezonden naar de federatie.
- c. F. Meuleman vraagt aan de LVZC of de KBAC kopie kan krijgen van haar computer-programma m.b.t. de dossiers zweefvliegen.

- P. Pauwels ziet hier geen bezwaar tegen, maar zal het akkoord vragen van zijn federatie.
- d. Sportvergunningen: om het werk van het KBAC-Secretariaat te verminderen, zou men een reeks volgnummers toewijzen aan de personen die deze vergunningen voorbereiden.
- e. P. Pauwels zal eens te meer een schrijven richten aan Dr. Lyssens, erkend geneesheer zweefvliegen KUL, met de vraag een kopie van de ICAO-normen te overhandigen aan de stagiairs die het onderzoek zweefvliegen doen ondergaan en ons tevens de namen van deze stagiairs mee te delen.

### **Homologaties**

#### **VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN**

##### **a. Theoretisch examen**

DANNEELS Griet	MAERTENS Linda
DEBEUF Eddy	VANHASTE Frederik
DECRAEMER Jurgen	VANNESTE Jurgen
DE DECKER Barth	VAN PEE Wim
DELAFORTRIE Stefan	VERMEERSCH Piet
GOVAERTS Alex	VERVAEKE Jean-Paul
HEYLEN Rob	

##### **b. Vergunning zweefvliegpiloot**

AERTS Joachim	PALINCKX Luc
BAEKEN Guy	STEVENS Luc
DE SCHEPPER Leo	VAN BEVER Erik
FILLEUL Nico	VAN DE PUT Rudy
JORISSEN Damien	VAN GAVER Lieven
MAES Lieven	VAN HAVER Isabelle
MANGELSCHOTS Jan	VERSTRAETEN René

##### **c. Bevoegdheid passagier**

AERTS Joachim	THUWIS Stefan
BEUMKES Lodewijk	VANDEBEECK Luc
LEENDERS Jean-Léon	VAN DER AUWERA Sv.
MAES Ruben	VAN ERCK Jan-Bart
MATHIEU Sebastien	VAN HAVER Isabelle
RYS Camiel	

##### **d. Bevoegdheid hulpinstructeur**

BELIEN Marc

### **FAI-PRESTATIES**

#### **D-brevet**

##### **a. Hoogte 1 000 m**

MANGELSCHOTS Jan VAN ERCK August

##### **b. Afstand 50 km**

VAN ERCK Jan-Bart

##### **c. Duur 5 uur**

BERX Simon	VAN DE PUT Rudy
DE SCHEPPER Leo	VAN DEUN André
MANGELSCHOTS Jan	VAN ERCK August
PALINCKX Luc	VERMEYLEN Luc
RYS Camiel	

##### **d. Bekomen het Zilveren Kenteken**

VAN ERCK Jan-Bart

#### **E-brevet**

##### **a. Hoogte 3 000 m**

VANDEWYNCKELE Ph. VAN ROBAEYS Jan

##### **b. Vrije afstand 300 km**

DESCHRIJVER Marc VAN PUTTEN Frank  
VANDEWYNCKELE Ph.

##### **c. Bekomen het Gouden Kenteken**

VANDEWYNCKELE Ph. VAN ROBAEYS Jan

#### **F-brevet**

##### **a. Doelvlucht 300 km**

DESCHRIJVER Marc VAN PUTTEN Frank  
VANDEWYNCKELE Ph.

##### **b. Vrije afstand 500 km**

BOVIN Stefaan VANDEWYNCKELE Ph.  
DE MEY Lucien VAN ROBAEYS Jan

#### **Belgische records**

Categorie tweezitter, algemeen

Vrije afstand

21.04.1997

JANSSSENS Paul en DE MEY Luc  
946 km

Keiheuven - Wiesenburg (D) - Venlo vliegveld (NL)

Deze vlucht is tegelijkertijd Belgisch record en beste prestatie met vertrek vanuit België

# MEDEDELINGEN EN SERVICE

**TE KOOP:** B-Spatz 15 m. Achille Servranckx, Marius Duchéstraat 18, 1800 Vilvoorde, tel. (02)251 40 22.

**TE KOOP:** Ka 6 CR, bouwjaar 1963, goede staat, basisinstrumenten, E-vario Westerboer, open aanhangwagen. Info: Carlos Penninck, fax/tel. (09)384 60 28.

**TE KOOP:** ASW-15 ZBA, vliegklaar, gesloten aanhangwagen type Pfeiffer, gekeurd. Info Rosiers, tel. (03)887 86 75 na 18 uur.

**TE KOOP:** Elfe Neukom S4D, zeer goede staat, volledig geïnstrumenteerd, radio, akoes-

tische vario, vele toebehoren. Vliegklaar. Parachute, gesloten aanhangwagen. Prijs o.t.k. Tel. dag: (015)51 37 46, tel./fax avond (016)48 05 19.

**TE KOOP:** Pik 20 D. Inlichtingen A. Bostyn, tel./fax (056)21 44 23.

**TE KOOP:** Caravan voor drie personen in Sisteron. Prijs 20 000 BEF. Inlichtingen Jan Sas (011)42 71 28.

**TE KOOP OF TE HUUR:** Caravan 4 personen + voortent + volledige uitrusting en inhoud. Prijs o.t.k. Contact: (09)221 31 57.

Gezien het succes van vorig jaar, is de alom gekende

## *Segelflug-Bildkalender 1998*

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

Deze 29ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's van groot formaat (48 x 29 cm)

Prijs: 695,- BF afgehaald op het secretariaat  
775,- BF toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer  
068 - 2185945 - 77

t.n.v. L.V.Z.C.-Zweefvliegfonds, 2530 Boechout

Begin oktober zijn de kalenders beschikbaar

*Steun het Zweefvliegfonds en bestel **NU** je kalender !*